15e Année N° 730

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

14 Septembre 1912

VIE AU GRAND AIR

Supplément de 4 pages sur le GRAND PRIX DE FRANCE

Supplément de 4 pages sur le GRAND PRIX DE FRANCE

APRES LE CONCOURS MILITAIRE ANGLAIS

Le Monoplan Deperdussin, piloté par Prévost, qui obtint le 2e Prix du Concours Militaire d'Angleterre. A gauche Prévost, à droite Gordon-Bell, pilote du Deperdussin à qui fut attribué le 3e Prix.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

Lire dans *Je sais tout* du 15 Septembre

L'Empereur du Japon, par le baron Suyematsu.
Mon Auto-Opération, par le docteur Regnault.
Le Prince de Galles à Paris, par André de Fouquières.
Clairons sonnant, tambours battant, par le Colonel Royet.

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

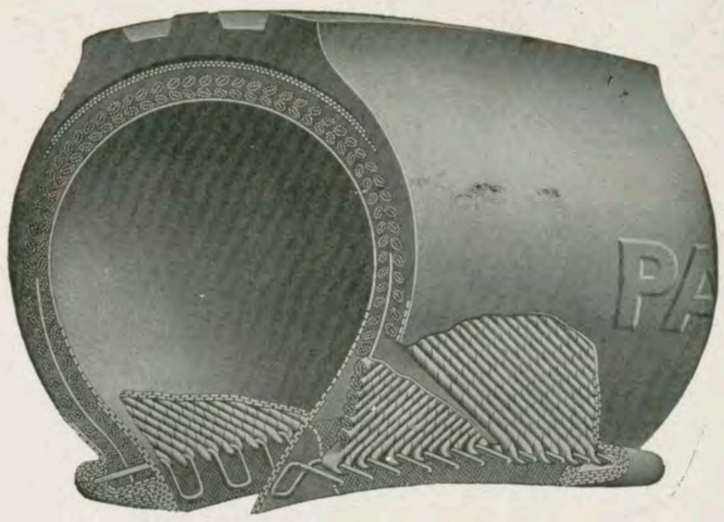
FEMINA
La revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille

Elle à Lui
...Viens me rejoindre et n'oublie ni ma motocyclette ni ma bicyclette
Gladiator
Sans elles, aucune agréable excursion n'est possible...
Catalogue franco sur demande

Cycles GLADIATOR, 61, Grande-Rue, au Pré-Saint-Gervais

PNEUS A CORDES

PALMER



Coupe du pneu Palmer à nervures montrant les deux couches de cordes et le mode de fixation du talon.

SOCIÉTÉ DES PNEUMATIQUES PALMER
(The Palmer Tyre Ltd)
PARIS* ✕ *152, Avenue Malakoff* ✕ *PARIS
Téléphone : 699-65 Télég. : Tyricord-Paris

La Vie au Grand Air

N° 730 * 14 Septembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. September 14th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande

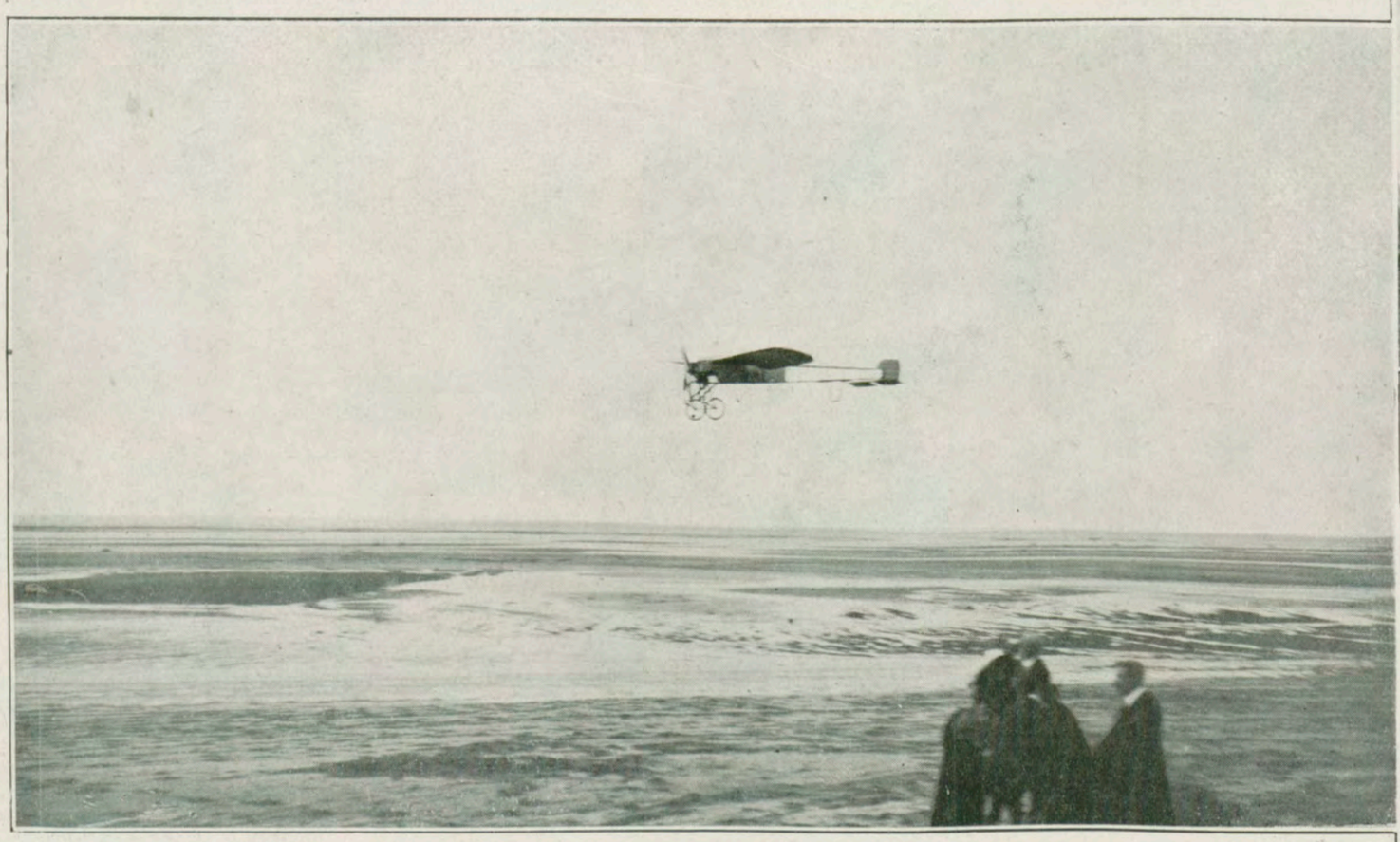
ROLAND GARROS AU DÉPART DE SON NOUVEAU RECORD D'ALTITUDE

Le prodigieux virtuose de l'air, l'admirable pilote qu'est Roland Garros, vient de reprendre le record de l'altitude qui lui avait été enlevé. Il a réussi à s'élever à 5.000 mètres, ne pouvant monter davantage par suite de la rupture d'une bielle qui l'obligea à effectuer une descente fantastique de 5 kilomètres, moteur arrêté, en 12 minutes. A gauche : le départ de Garros, les bras écartés. A droite : on décroche le baromètre enregistreur après le record. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière).

GARROS MONTE A 5.000 MÈTRES

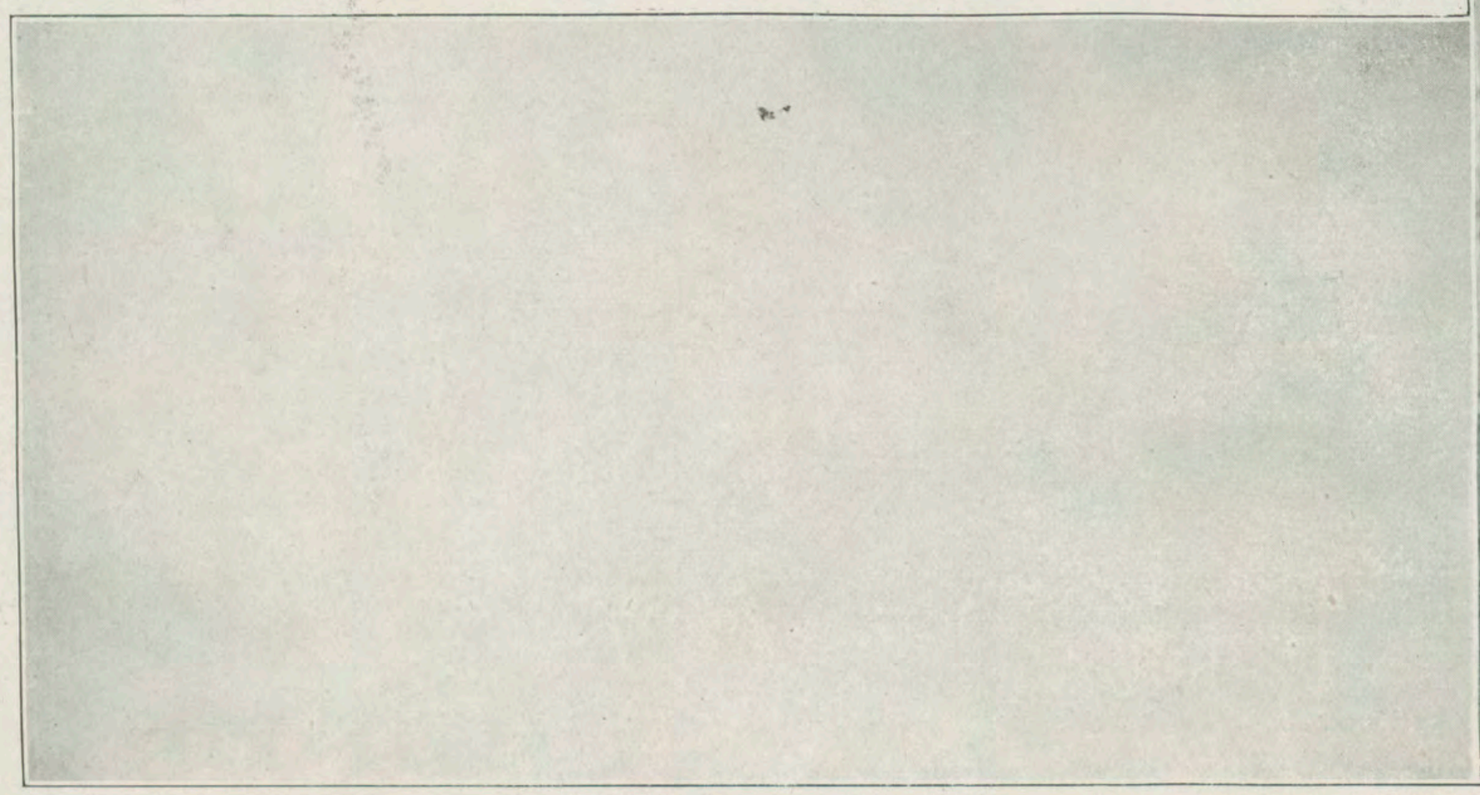
LE DÉPART DE GARROS

Malgré le vent qui soufflait en tempête, malgré les nuages menaçants, Garros s'élevait le vendredi 6 Septembre, à midi 1/2, pour conquérir à nouveau le record de l'attitude.



A LA CONQUÊTE DU RECORD

Le 4 Septembre 1911, Garros s'était déjà attribué le record du monde de la hauteur, dès sa première tentative. Il était monté à 4.500 m., mais l'homologation avait été faite à 3.910 m.



LA FUITE DANS LES NUAGES

Un an après, presque jour pour jour, Garros, encore à son premier essai, reprenait sa place sur le palmarès des recordmen du monde, succédant au lieutenant autrichien von Blaschke. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

AU-DESSUS D'HOULGATE

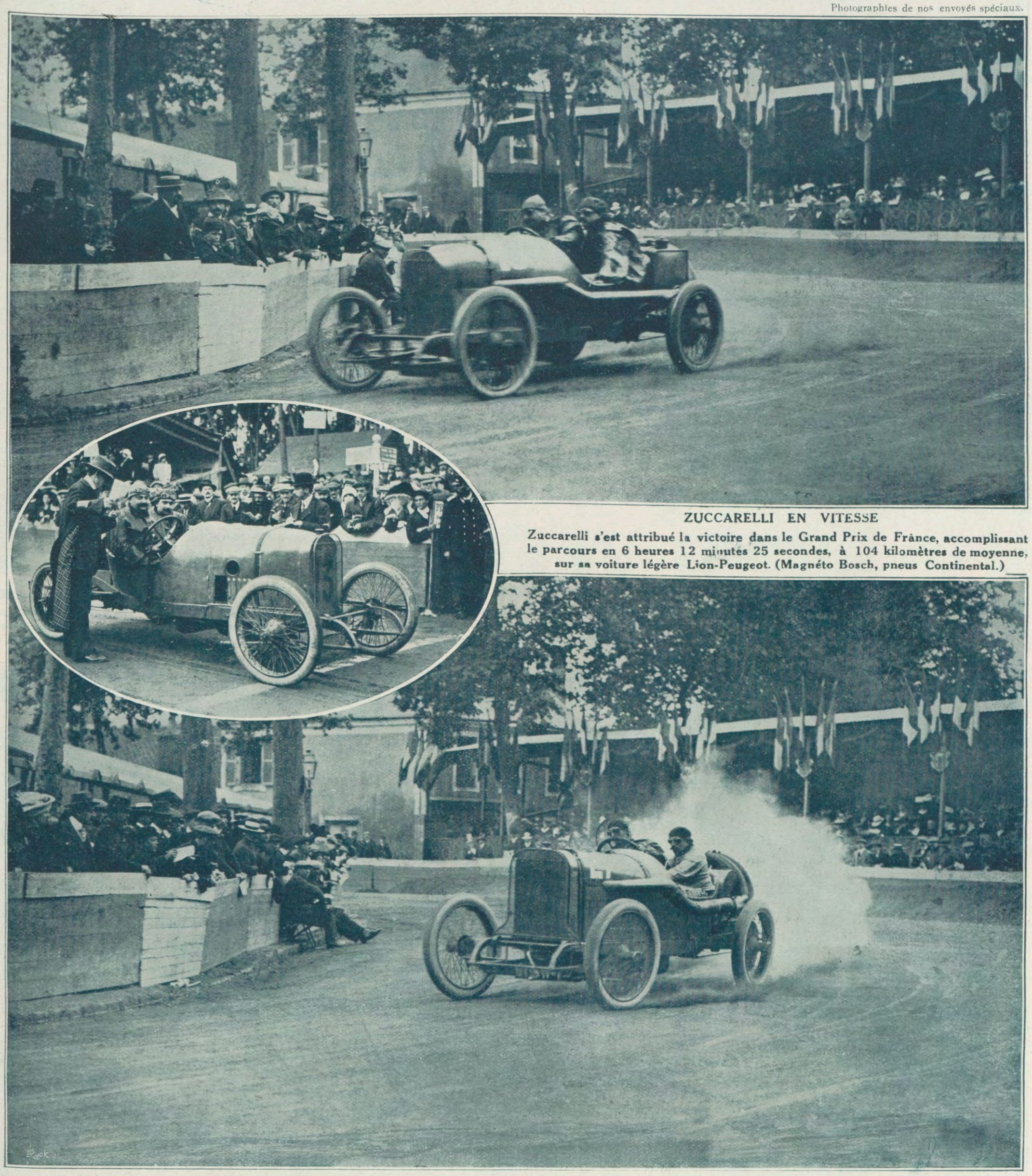
C'est d'Houlgate que s'envola Garros qui ne put dépasser les 5.000 mètres, une bielle de son moteur ayant cédé.

ROLAND GARROS

Garros, au-dessus des nuages, quoique marchant à 115 kilomètres à l'heure, fit 20 kilomètres à reculons, tant le vent était violent.

LE CIRCUIT DU MANS

Photographies de nos envoyés spéciaux.



ZUCCARELLI EN VITESSE

Zuccarelli s'est attribué la victoire dans le Grand Prix de France, accomplissant le parcours en 6 heures 12 minutes 25 secondes, à 104 kilomètres de moyenne, sur sa voiture légère Lion-Peugeot. (Magnéto Bosch, pneus Continental.)

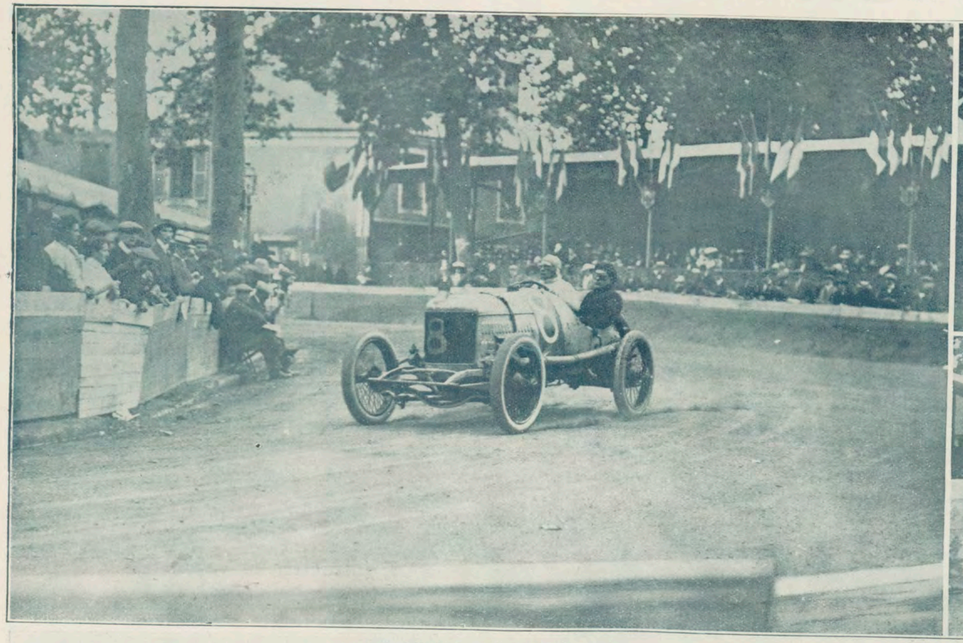
LE DOUBLE EVENT DE PEUGEOT : UN VIRAGE DE GOUX

Tandis que Zuccarelli (en médaillon) remportait le Grand Prix de France sur sa Lion-Peugeot (pneus Continental), Goux, son camarade d'écurie, gagnait la Coupe de la Sarthe en 5 h. 31 m., à 119 kil. 500 à l'heure, sur sa Peugeot. (Magnéto Bosch, pneus Continental.)

Supplément au n° 730 de la *Vie au Grand Air*.

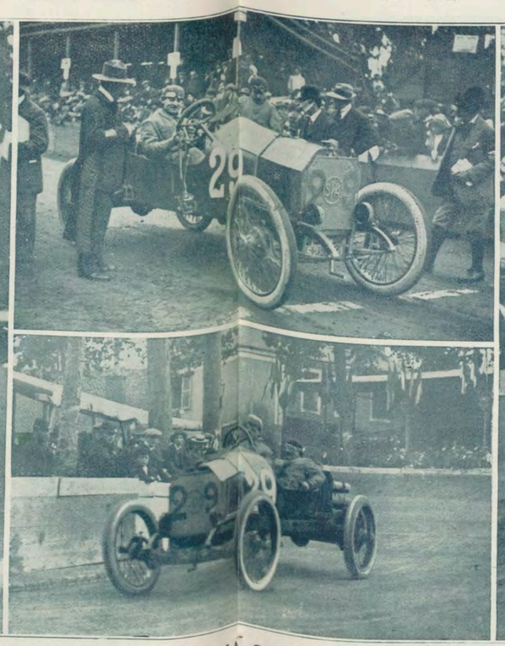
LA VIE AU GRAND AIR

LE GRAND PRIX DE FRANCE ET LA COUPE DE LA SARTHE



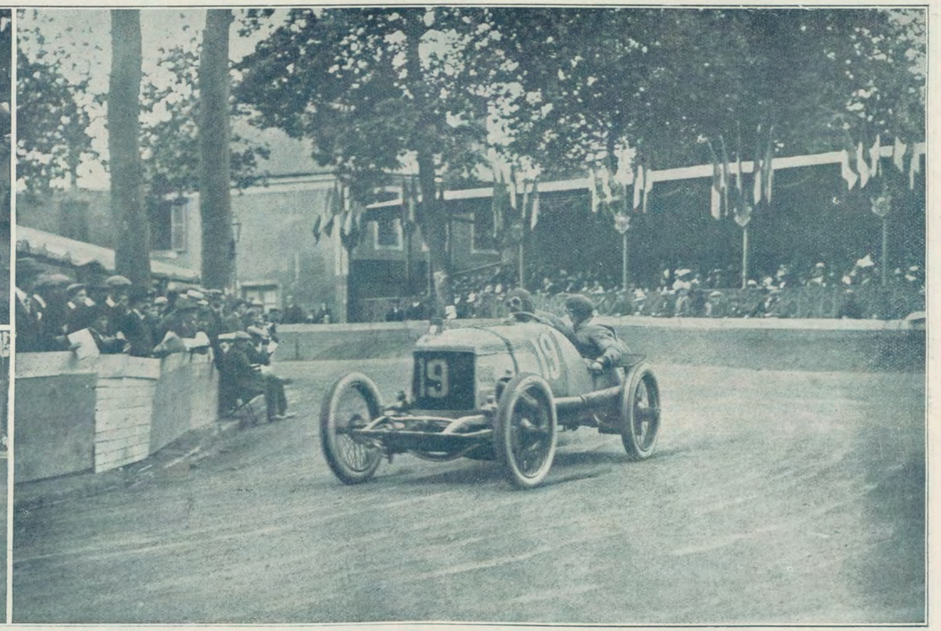
UN VIRAGE DE DE VÈRE

Les voitures Cote, respectivement conduites par l'excellent de Vère qui déjà, à Dieppe, sur un véhicule de la même marque, s'était couvert de lauriers, et par Marcel Ollier, attirèrent à nouveau l'attention du connaisseur en prenant la 7e et la 10e place du Grand Prix de France, après une course étonnamment régulière. (Pneus Continental.)



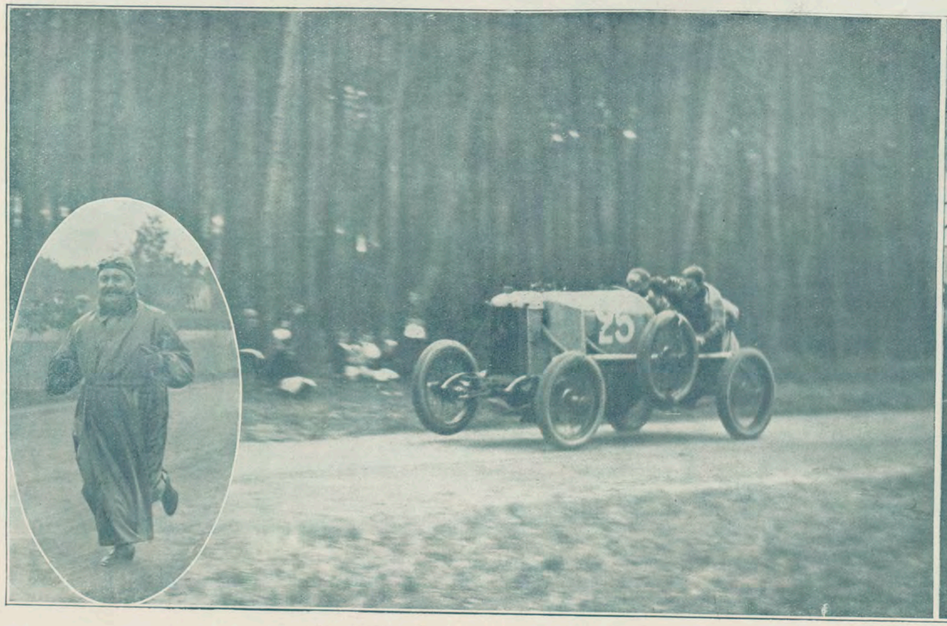
LEDUC LAURÉAT DE LA COUPE DE LA SARTHE

La voiture S. P. A., conduite par Leduc, est une simple 18 HP appartenant à un client de cette marque et elle a réussi, se classant 2e de la Coupe de la Sarthe, à réaliser du 94 kil. à l'heure. (Pneus Continental.)



UN PASSAGE D'OLLIER

Ollier, qui n'était pas encore connu du gros public, se révéla à bord de son excellente voiture Cote, dont il prouva la merveilleuse régularité en se classant 10e, très près de son camarade d'équipe, de Vère, qui finit 7e. Les voitures Cote, déjà fameuses, ont trouvé au Mans une nouvelle source de triomphes. (Pneus Continental.)

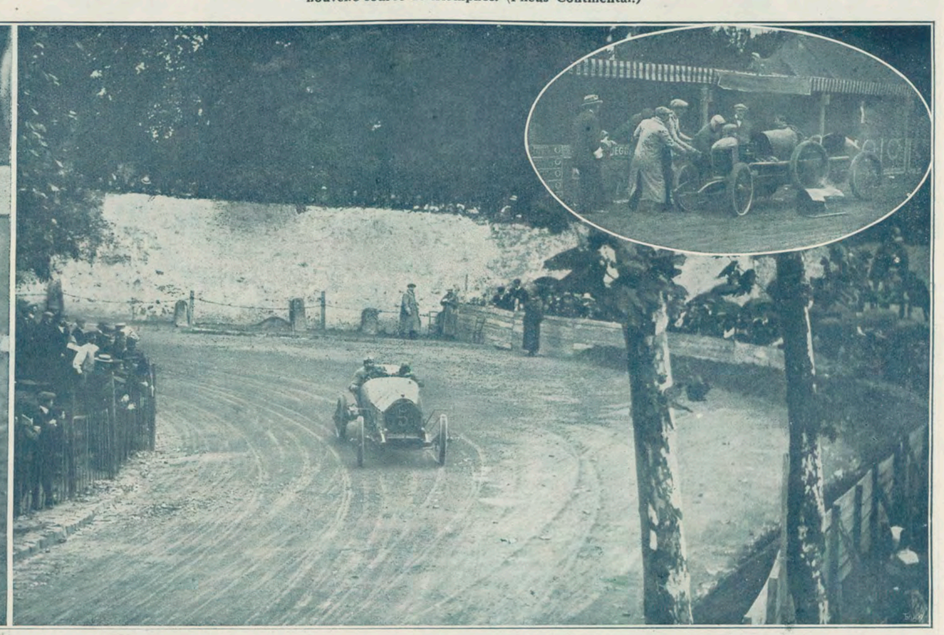


CRESPELLE SUR LA ROUTE D'ÉCOMMOY

Crespelle a réussi une magnifique performance en prenant la troisième place de la Coupe de la Sarthe. Ce succès, obtenu avec une simple monocylindrique prouve la sûreté de marche de la voiture Crespelle. (Pneus Continental.) En médaillon : Zuccarelli, au pas de course après sa victoire, revient aux tribunes.

LES DEUX TRIOMPHATEURS

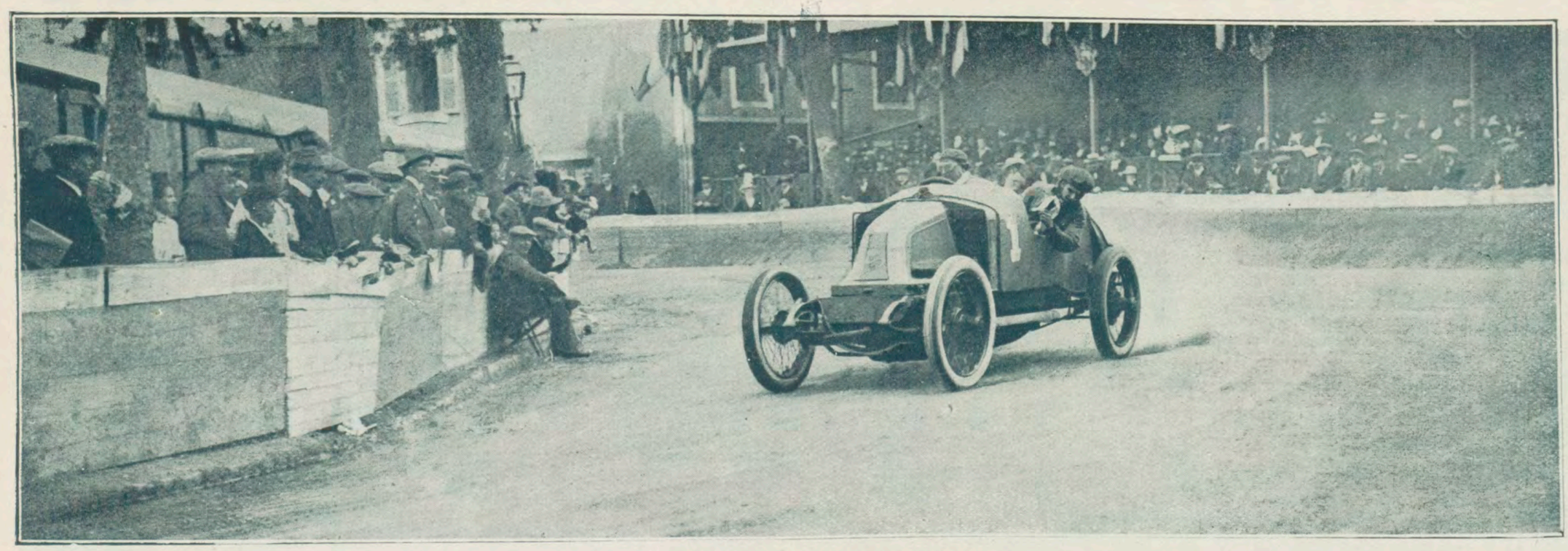
Zuccarelli et Goux forment avec Boillot et Thomas un quatuor d'inséparables amis et d'incomparables conducteurs. Chacun connaît la valeur de la fameuse équipe Peugeot.



L. MOLON AU VIRAGE D'ECOMMOY

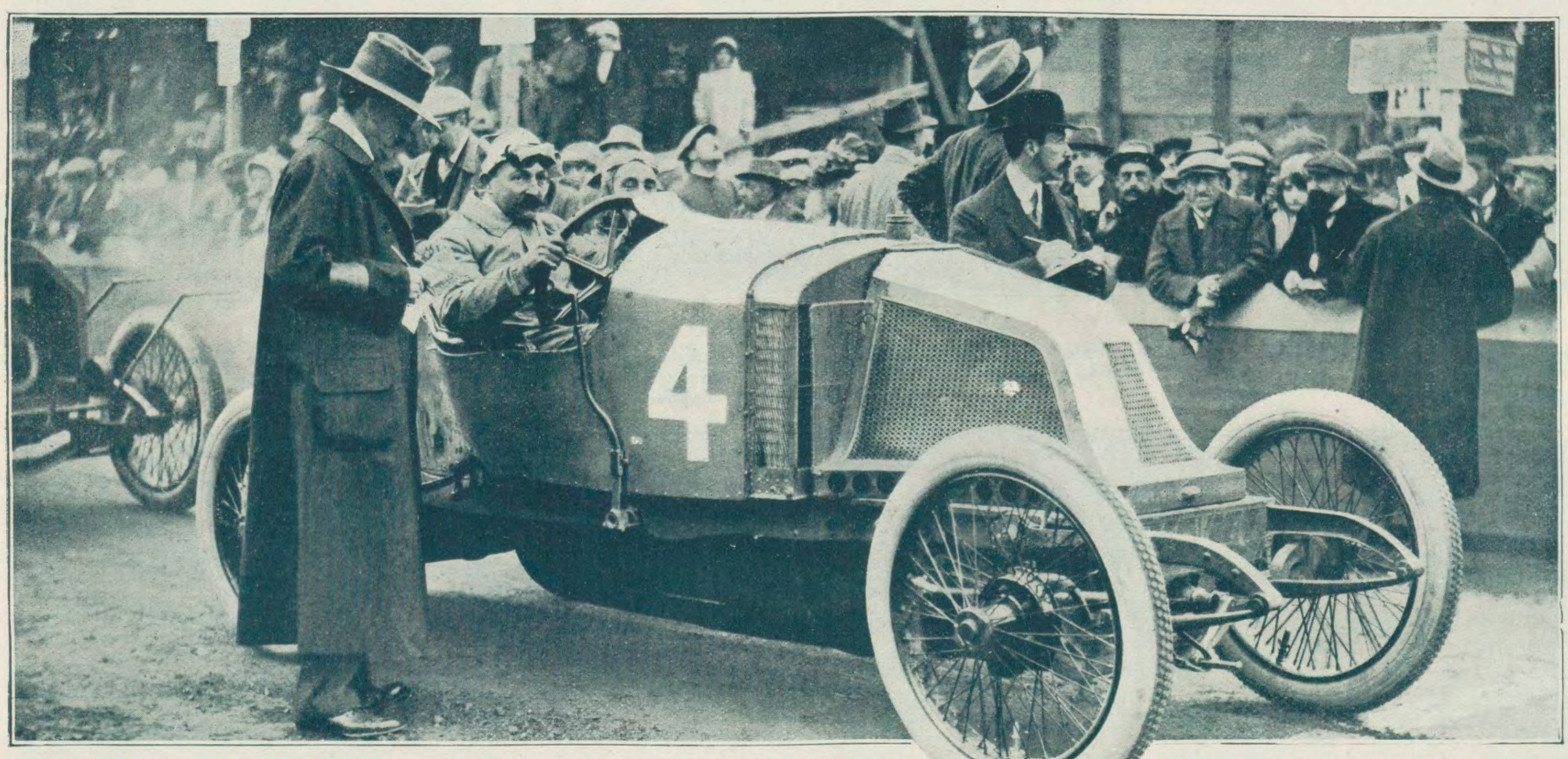
Léon Molon a fait une belle course, parvenant à couvrir les 648 kil. 72 du parcours en 6 heures 31 minutes 41 secondes, c'est-à-dire à près de 100 kilomètres de moyenne à l'heure, et se classant 3e du Grand Prix de France. (Pneus Continental.) En médaillon : la voiture de Guyot a un commencement d'incendie devant les tribunes.

LA PERFORMANCE DES TH. SCHNEIDER



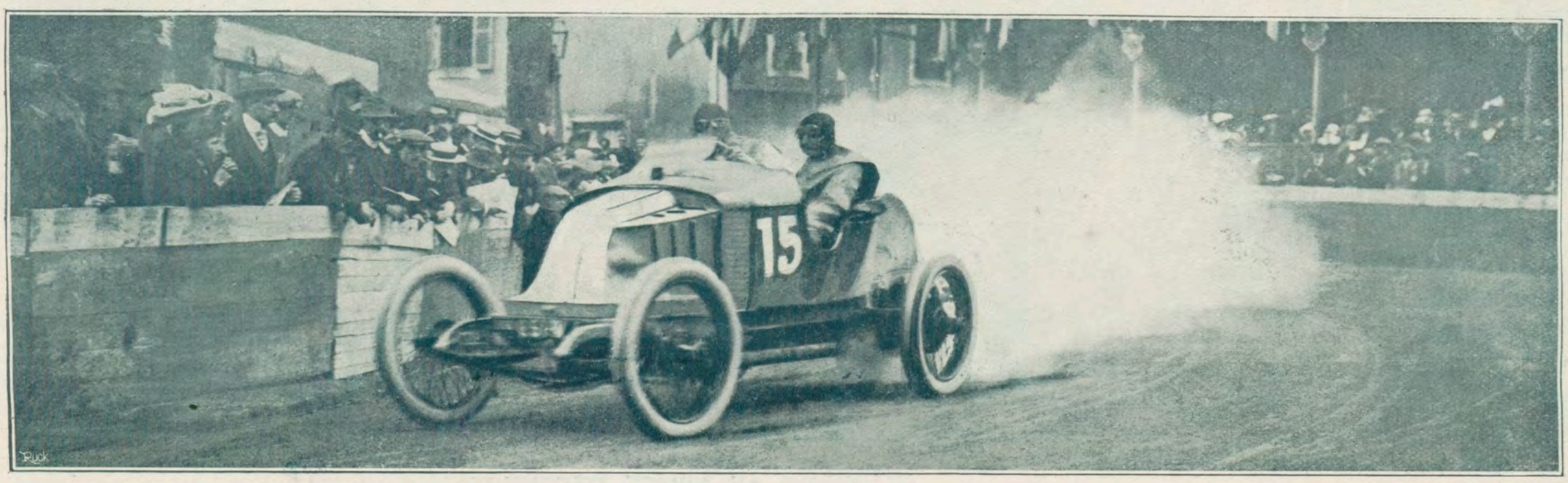
UN VIRAGE DE CHAMPOISEAU

La maison Th. Schneider avait engagé quatre voitures dans le Grand Prix de France : celle de Champoiseau se classa 2e, celle de Croquet 4e, et celle de Nicodémi, 6e. Malheureusement, Jaubert, alors qu'il faisait preuve d'une semblable régularité, fut victime d'une panne d'essence qui l'obligea à abandonner. (Pneus Continental.)



CROQUET AU DÉPART

Champoiseau 2e, couvrit le parcours de 648 kil. 72 en 6 heures 30 m. 36 s. soit à 97 kil. 140 à l'heure ; Croquet, 4e, mit 7 heures 33 s. et Nicodémi, 6e, 7 heures 17 m. 36 s. C'est dire la brillante performance du trio de la Th. Schneider, qui remporte la Coupe de Régularité.



NICODÉMI EN VITESSE

Il convient de faire remarquer que le succès des Th. Schneider est d'autant plus brillant, que les voitures qui représentaient cette firme, étaient du type commercial. Elles sont absolument pareilles à celles du type normal livrées chaque jour aux clients et réalisent facilement du 100 de moyenne.

SOMMAIRE

Après le Concours militaire anglais .. .. .. Couverture.
Roland Garros au départ de son nouveau record d'altitude 705
Garros monte à 5.000 mètres 706
Propos d'un sportsman 707
Le record de hauteur de 5 000 mètres, par ROLAND GARROS.. 707
L'aviation militaire, par le commandant SPILLEUX .. 708
Les Tabarins de l'atmosphère, par FRANÇOIS PEYREY 708
L'aviation à l'étranger 709
Le Carnet du sportsman 710
Un monoplan dans la foule 711
La Coupe internationale des motocyclettes 708-713
Marcel Moreau battu. 714
Les surprises du knock-out, par FRANK KLAUS.. 715
Coups de grosse caisse, par GÉO LEFÈVRE 715
Les grands Tournois, par JOE BRIDGE.. 715
Coup d'œil à l'étranger 716
Le Bloc-Notes de la semaine 717
Les courses des deux ans, par RENÉ RIONDET. 718
Concours hippiques, par RENÉ BIERRE 718
Les Prix La Rochette, par STUART 718
Les courses de la semaine 719
Le Tour de Paris pédestre 720

SUPPLÉMENT.

Le Circuit du Mans 721
Le Grand Prix de France et la Coupe de la Sarthe 722-723
La performance des Th. Schneider 724

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

NOTRE CARNET MULTIPRIMES

Dans l'impossibilité où nous étions d'énumérer, vu leur grand nombre, tous les avantages dont bénéficient les abonnés de la *VIE AU GRAND AIR*, nous avons dû les réunir d'une façon simple et claire en un carnet pratique et d'un format commode : le *Carnet Multiprimes*.

Ce carnet est adressé franco à nos abonnés qui en font la demande, contre 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'étranger.

PRINCIPAUX AVANTAGES ACCORDÉS A NOS ABONNÉS

On ne remarquera jamais assez quelle économie on réalise en s'abonnant à la *VIE AU GRAND AIR*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir chez soi, on ne débourse que 24 francs au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50 ; le compte est facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (Voir dans le *Carnet Multiprimes* nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion) ; à deux primes gratuites à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; et aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

ABONNEMENTS COMBINÉS

Une nouvelle faveur a été accordée, cette année, aux abonnés de la *Vie au Grand Air* elle consiste à faire bénéficier tout abonné d'un an qui souscrira également un abonnement à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux*, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Il faut, à chaque sport — écrivait un bon connaisseur des choses sportives — Mecredy, qui fut lui-même champion — il faut des hommes d'une superexcellente qualité, qui dépassent les autres de la tête et des épaules et s'imposent au culte de la foule.

Propos d'une saisissante justesse que vérifie, entre autres, l'histoire du sport cycliste : ses périodes de prospérité y coïncident avec les moments où parut l'homme — Cortis, Fred Wood, Osmond, Zimmeramn, Bourrillon — qui se détachait nettement de tous, pour y faire figure de héros.

Le voici bien servi. A l'heure même où, chez nous, Georget Léon remportait son septième Bol d'Or, là-bas, de l'autre côté de « la Mare aux harengs », Frank Kramer enlevait le Championnat du monde.

Georget, Kramer, deux noms qui dominent une époque.

Le sport cycliste — ce n'est pas son moindre défaut, si c'est peut-être son plus vif attrait — est une manière de kaleïdoscope où les figures défilent sous nos yeux, se renouvellent en un tournoiement d'une rapidité amusante, oui, mais déconcertante, incohérente. D'un jour à l'autre, les résultats s'y contredisent, nous rendant bien difficile le plaisir de classer qui est le plus haut de nos plaisirs. Nos jugements n'y sont guère que des impressions successives, variables, si grand le rôle qu'y jouent les facteurs : formes et chance.

Il n'est plus permis de prononcer ces deux mots-là, lorsque dans une épreuve aussi fertile en « aleas » divers qu'une course de vingt-quatre heures, une supériorité s'affirme par sept victoires consécutives ; il faut saluer dans Léon Georget l'indiscutable champion de la distance.

Frank Kramer, lui, n'a pas remporté l'autre jour sur les 250 mètres de Newark (oh ! le demi mille de Springfield !) son septième championnat du monde. C'est le premier — le premier qui passât à sa portée — et qu'il a pris sans se déranger. Mais, il y a plus de dix ans qu'il était déjà le rival direct de Major Taylor qui fut champion du monde. Il a gagné notre Grand Prix de Paris, le jour qui lui a plu. Sans exception, ni défaillance, il s'est montré à la hauteur de toutes les tâches qu'il rencontra.

Dans ce sport, qui est la mobilité même, un Georget, un Kramer, un Ellegaard, représentent la qualité la plus rare : celle qui dure.

AVIATION

Le record de hauteur de 5.000 mètres

Garros conte ses impressions aux lecteurs de la "Vie au Grand Air"

Mon dernier vol à Houlgate est peut-être celui qui, dans ma carrière, m'a donné le plus de satisfaction, moins par le résultat brut qui est resté en dessous de mes espérances que par les circonstances dans lesquelles le record fut battu.

C'est la première fois, en effet, que j'ai eu la satisfaction d'accomplir une performance avec un appareil dont j'avais fourni moi-même les données. C'est une joie bien spéciale et ce monoplan qui est monté à 5.000 mètres en une heure, et serait monté plus haut sans la rupture d'une bielle du moteur, n'est pas un instrument monstrueux qui, comme les engins des records de vitesse, ne puisse être utilisé à rien d'autre qu'au record même. C'est un merveilleux appareil de voyage faisant entre 115 et 120 kilomètres à l'heure, vitesse qu'il n'est pas encore pratique de dépasser sans augmenter, dans des proportions déraisonnables, les risques du voyage. Malgré un train d'atterrissage réduit à sa plus simple expression, puisqu'il se compose de deux roues de bicyclette au bout d'un tube d'acier, l'appareil atterrit très facilement et surtout avec une grande sécurité parce que, grâce à un rapport très large de la voilure au poids, on peut arriver au sol à une vitesse extrêmement réduite.

ROLAND GARROS

On objectera que, pour utiliser ces qualités, il faut un pilote expérimenté et que malgré tout, un train d'atterrissage rigide ne peut pas être mis dans toutes les mains. C'est malheureusement, je crois, une grave erreur, au point de vue militaire, que de vouloir faire des appareils pilotables par le premier venu. Cette méthode vous condamne à renoncer à une grande partie des avantages qu'on pourrait retirer de l'aviation. Des pilotes quelconques sur des appareils quelconques peuvent rendre déjà des services ; d'excellents pilotes sur les mêmes appareils seront encore plus utiles ; mais, à ceux-ci, donnez un instrument réunissant des possibilités beaucoup plus grandes, comme celui dont je parle, et vous obtiendrez incontestablement les meilleurs résultats possibles. En d'autres termes, lorsque, d'après la conception qui semble actuellement en faveur, on aura doté l'armée d'un grand nombre d'appareils qui, par le fait même qu'ils seront faits pour être pilotés par le premier venu seront nettement inférieurs aux appareils construits pour de bons pilotes, on aura simplement renoncé à la plupart des services qu'on peut obtenir de la cinquième arme.

Le meilleur cheval n'est pas celui que n'importe quel cavalier peut monter. Le pur sang, pourvu qu'on sache le conduire, ira plus vite, plus loin, sautera mieux les obstacles et permettra à son cavalier de dominer un adversaire même aussi habile, mais employant une monture moins brillante.

Ce qu'il faut en un mot, à l'armée, ce ne sont pas des appareils de vulgarisation, mais des machines réunissant le plus de possibilités et offrant le maximum de sécurité, non pas à tout le monde, mais à des pilotes sachant s'en servir. Pour avoir ces pilotes, qu'on fasse une école nationale d'aviation où on entraîne des hommes à bien voler, comme à Saumur les cavaliers. On peut avoir à côté d'un corps d'élite d'aviateurs, un grand nombre d'autres pilotes à qui on pourra confier des appareils vulgaires qui, par leur facilité de recrutement, rendront également des services. Mais il est illogique que tout le matériel de l'aéronautique militaire ou à peu près se compose d'appareils qui ne sont pas ceux qui pourraient être les plus utiles en cas de guerre.

Après avoir réalisé l'appareil de mes rêves, je m'étais rendu à Houlgate, il y a une quinzaine de jours, à l'appel de mon ami, Emile Dubonnet, le champion du monde du sphérique, qui avait bien voulu accepter les fonctions de commissaire de l'Aé. C. F. pour contrôler mon record. Je n'avais même pas essayé l'appareil avant de l'amener à Houlgate, tant j'étais confiant en ses qualités et ses ressources. Et les trois premiers vols suffirent à confirmer mes prévisions. Tout était prêt, il faisait malheureusement un temps épouvantable. Je ne parle pas du vent qui n'est pas une gêne pour un appareil capable de monter au-dessus de n'importe quel remous en quelques minutes. Mais le ciel était noir de nuages de pluie et, quoique la hauteur des nuages ne soit pas non plus une difficulté, lorsqu'on dispose d'une pareille vitesse ascensionnelle, il est évident qu'il vaut mieux ne pas perdre la terre complètement de vue, au risque d'avoir une panne sur la mer ou au-dessus d'une région inatterrissable, puisque, même avec une boussole, on ne peut savoir où l'on va. Le 6 septembre enfin, quelques éclaircies se produisirent et je partis, bien qu'il y eut encore trop de nuages, pour la tentative que les journaux quotidiens ont déjà racontée dans tous ses détails.

Je fus navré d'être arrêté 500 mètres au-dessous de la hauteur que je désirais atteindre, mais je me console en pensant que j'ai réalisé, en une heure et quart, la plus haute altitude atteinte par un aéroplane, la plus grande vitesse ascensionnelle de beaucoup, réussie jusqu'à ce jour, le plus long vol plané qui ait jamais été fait et le record du plus grand vent, puisque j'ai reculé d'une vingtaine de kilomètres en moins d'une heure, avec un appareil qui dépasse le 115.

La vitesse ascensionnelle de mon monoplan ne fut nullement gênée par le poids respectable de vêtements qui me recouvraient et par le nombre formidable de médailles que j'avais mises sous mes chandails pour me porter bonheur. Je suis très fétichiste et ce nouveau record m'oblige à reconnaître combien j'ai raison, non point tant parce que je n'ai pas atteint les 5.500 mètres désirés, que parce qu'au moment où une bielle de mon moteur me donna l'impression que j'allais être précipité à terre du haut de mon perchoir céleste, je ne perdis pas la tête et je réussis à parer à tout, mettant exactement douze minutes pour descendre mes 5 kilomètres, l'hélice arrêtée. J'espère, qu'après cet exemple, on ne se moquera plus de mes médailles de piété !

On a contesté l'utilité du record d'altitude. Cette dernière expérience est une réponse accablante. C'est ce record qui a déterminé la réalisation d'un appareil merveilleusement pratique et utile, tandis que d'autres records, comme ceux de vitesse, n'ont jamais engendré que des monstres inutilisables. D'autre part, si l'on pense que grâce à la possibilité de monter à plus de 4.000 mètres, j'aurais pu venir, le jour où j'ai fait le record, de Houlgate à Paris, en cinquante minutes environ et de Paris à Berlin en un peu moins de quatre heures, et tout cela, sans aucun des dangers de la vitesse, l'objection de l'inutilité du record de hauteur, tombe comme une absurdité. Il faut reconnaître pourtant que nous allons atteindre la limite de l'utile. On arrive déjà aux complications physiologiques et aux difficultés d'alimenter le moteur dans un air par trop raréfié. Le sixième kilomètre sera une coquetterie sportive. Il est regrettable que le dernier Congrès international de la F. A. I., à Vienne, ait cru devoir supprimer du palmarès officiel le record de vitesse ascensionnelle qui, maintenant, serait venu à son heure pour remplacer le record de pure altitude.

ROLAND GARROS.

L'aviation militaire

Comment devrait être organisé le corps des aviateurs.

La plupart des fautes commises dans l'organisation de notre aviation militaire ont leur origine première dans l'idée que l'on s'est faite — idée aussi fausse que dangereuse — d'une aviation constituant une arme nouvelle. Non, l'aviation n'est pas, ne peut pas être une quatrième ou une cinquième arme, et cela, comme on l'a très bien dit, pour cette excellente raison qu'elle exige des hommes jeunes et qu'un officier ne peut y faire toute sa carrière. Enlever à leur arme, et cela au moment où ils ont le plus à y apprendre, des jeunes hommes doués de précieuses qualités d'audace, d'endurance et d'intelligence, pour les tenir pendant trois ou quatre ans en dehors de la vraie vie militaire, exclusivement occupés de questions sportives, c'est les préparer aussi mal que possible au rôle qu'ils auraient à remplir en campagne, et c'est, en même temps, malgré quelques récompenses précoces, on ne tardera pas à s'en apercevoir, saboter leur avenir. Mais là ne se bornent pas les conséquences de l'erreur que nous signalons, car pour donner une existence à la soi-disant arme de l'aviation, on a été entraîné à organiser ce régiment de l'aéronautique, monstrueux assemblage des éléments les plus hétérogènes, à créer des commandements d'une utilité plus que contestable en temps de paix, mais qui, à coup sûr, ne pourraient s'exercer à vide en temps de guerre, à introduire enfin dans l'armée une série de rouages dont les grincements perpétuels font assez sentir qu'ils sont mal agencés.

UN AÉROPLANE MILITAIRE AUX MANŒUVRES.

Personne n'a eu l'idée, au moment de la mise en service des mitrailleuses, de créer un corps spécial de mitrailleurs ni de placer à leur tête un général qui, tout en conservant le commandement suprême, mettrait au moment d'une guerre, ses mitrailleurs à la disposition des corps qui pourraient en avoir besoin. Une pareille solution eut paru absurde à tout le monde, comment a-t-on pu l'adopter quand il s'est agi de l'emploi des engins aériens?

S'il est clair que l'aviation, malgré tous les progrès qu'elle est appelée à faire, ne constituera jamais une arme spéciale, il est non moins certain que l'aéroplane peut, dès aujourd'hui, être un instrument précieux aux mains des états-majors et des différentes armes et faciliter singulièrement leur action. Le rôle qui lui incombe à la guerre, il ne le jouera, d'une façon vraiment utile, militairement parlant, que le jour ou états-majors et corps de troupes appréciant pleinement les services qu'il peut leur rendre, tiendront à avoir leurs aviateurs à eux. J'entends par là des officiers qui, sans cesser de travailler avec leurs camarades, tout en continuant à faire métier de fantassin, d'artilleur, de cavalier ou d'officier d'état-major et conservant ainsi la juste notion des nécessités de la guerre, seront en état, au moment voulu, d'enfourcher cette monture nouvelle qui, seule, leur permettra de remplir certaines missions.

Non seulement une semblable solution est possible et désirable, mais nous ne craignons pas de dire qu'elle s'imposera par la force des choses. Le ministre s'est déjà préoccupé et avec raison, de limiter le nombre des officiers mis hors cadres au titre de l'aviation, et qui, dans les conditions actuelles, sont, pendant trop longtemps perdus pour leur arme. Mais, sous peine de voir tarir le nombre des pilotes, on sera bien obligé de recevoir chaque année de nouveaux élèves, dans les centres d'instruction, et par suite de réintégrer dans leurs corps à peu près autant d'officiers aviateurs. Il n'est pas admissible que les qualités et les capacités techniques de ces derniers restent inutilisées sous prétexte qu'ils ne sont plus classés dans les unités aériennes. C'est, au contraire, grâce à eux que devra s'amorcer et se développer la création de ces aviateurs d'infanterie, de cavalerie, d'artillerie. Qu'on leur donne, en les rendant à leur arme d'origine, une instruction rapide, mais solide et que leurs capacités professionnelles, soient constatées par des épreuves sérieuses. C'est ici qu'apparaît le véritable rôle de l'inspection permanente de l'aéronautique, chargée d'assurer et de sanctionner cette instruction, elle resterait la cheville ouvrière de notre aviation militaire. Débarrassée d'un commandement trop lourd en temps de paix et qui lui échapperait forcément en temps de guerre, elle pourrait consacrer toute son activité à une tâche dont on ne peut méconnaître la grandeur, et imprimer aux travaux des différents centres d'instruction, cette impulsion à la fois vigoureuse et bien réglée qui semble leur avoir manqué jusqu'ici.

Sa mission ne s'arrêterait d'ailleurs pas là, puisqu'elle aurait, dans ses attributions, l'achat et la construction des appareils, ainsi que la direction des études techniques, destinées à préparer les progrès futurs. Là, cependant, une remarque s'impose. Les besoins des divers armes et services ne sont pas absolument identiques, tant au point de vue des pilotes qu'à celui des appareils. Les grands états-majors réclament des aéroplanes puissants, pouvant voler longtemps et pouvant transporter un ou plusieurs observateurs. A ces aéroplanes, il faut des pilotes habiles, sans doute, mais n'ayant pas de connaissances étendues puisque leur rôle militaire est à peu près nul. Ces pilotes sont faciles à recruter parmi les hommes de troupe. La cavalerie, au contraire, l'artillerie, les états-majors subordonnés demandent des avions légers, montés par un pilote observateur. Ces avions légers, seuls, doivent être confiés exclusivement à des officiers. Il y a là une distinction capitale dont on ne semble pas avoir tenu suffisamment compte. Jusqu'à présent, l'inspection permanente a décidé souverainement du choix des appareils et même de leur mode d'emploi, sans que les véritables intéressés soient admis à donner leur avis. Il paraît cependant indispensable que ceux, qui sont appelés à utiliser un engin, quel qu'il soit, soient mis à même d'en étudier le fonctionnement et puissent faire entendre leur voix, quand il leur paraît utile d'y apporter des modifications ou des perfectionnements.

On a eu tort, croyons-nous, à propos de ce qui s'est passé au Maroc, de s'en prendre aux bureaux de la Guerre, simples organes d'exécution et probablements innocents de la plupart des méfaits qu'on leur reproche. La cause de tout le mal doit être cherchée dans une organisation que sa centralisation excessive rend impuissante, et le cas du capitaine Clavenad ne justifie que trop les craintes que nous exprimions déjà dans le *Correspondant* du 10 mars dernier.

Il est évident, en effet, que si l'escadrille aérienne envoyée à Casablanca, au lieu de rester sous la dépendance d'un chef qui, de Paris, ne pouvait avoir sur elle aucune action efficace, avait, au moment de la constitution du corps expéditionnaire, été placé sous les ordres directs du général Monnier et fait partie intégrante de son état-major, elle n'eut pas été exposée aux difficultés dont elle a eu à souffrir, et l'incident, que tout le monde regrette, ne se serait pas produit. La leçon est assez claire et il saute aux yeux que si l'on s'obstinait à persévérer dans la voie funeste ou l'on s'est engagé, les mêmes errements produiraient, dans une guerre d'Europe, les mêmes effets, mais accompagnés, cette fois, de conséquences autrement graves, car on se trouverait en présence d'adversaires qui sauraeint nous faire payer, et payer cher, la moindre défaillance, la moindre faute.

Cette leçon sera-t-elle entendue? nous le désirons, plus que nous n'osons l'espérer.

Commandant Spilleux.

Les Tabarins de l'atmosphère (1)

Une voiture volante au temps jadis.

Afin d'éviter les redites ressassées dans tous les ouvrages plus ou moins didactiques, traitant d'Aéronautique, j'écrivais récemment qu'il serait oiseux de rééditer même la seule nomenclature des pauvres gens du temps jadis qui s'imaginaient pouvoir imiter l'oiseau en mettant à profit leur dérisoire force musculaire. Ils ont désespérément, puérilement, fouetté l'air léger. Mais je crois, cependant, devoir faire une exception en faveur de l'abbé Desforges, inventeur, au XVIIIe siècle, d'une voiture volante, d'une voiture à impériale!

L'abbé Desforges était chanoine de Sainte-Croix, à Etampes. Il y habitait, rue de la Cordonnerie. Or, le 21 octobre 1772, il annonça, dans les Gazettes, «avoir inventé une voiture volante avec laquelle on pourra s'élever en l'air, voler à son gré, à droite, à gauche ou directement, sans le moindre danger, et faire plus de cent lieues de suite sans être fatigué.»

L'on trouve dans les *affiches, annonces et avis divers de 1772*, la description de cette voiture d'osier, «longue de 6 pieds, large de 3 pieds 8 pouces, profonde de 6 pieds et demi, *jusqu'au faite de l'impériale, qui met a couvert de la pluie.*»

L'abbé Desforges ajoute:

« Si cette voiture était peinte en vert, à l'huile de « noix, elle durerait plus de quatre-vingts ans, en « faisant plus de 300 lieues par jour. Ce qui serait le « plus sujet à s'user, ce serait les charnières. On y « prendra garde de temps en temps. Quand on les « verra à moitié usées, on y en substituera d'autres, « mais avant d'être usées à moitié; elles pourront « servir trois mois de suite a faire chaque jour « 300 lieues.»

Quel est le prix de revient d'un tel véhicule. Oh! insignifiant:

« Il ne faut rien autre chose, pour le construire, « que de l'osier pour 40 sols, et du bois de Marseau « pour 4 livres. Les journées du vannier sont plus « chères, mais il n'y a de l'ouvrage pour lui que « pour douze jours. Il faudra revêtir le dessus des « ailes et de l'impériale avec du taffetas-cire d'An- « gleterre. C'est ce qu'il y a de plus coûteux.»

Passons maintenant aux ailes:

« On coudra des plumes aux ailes, sans quoi l'on « volerait trop rapidement (*sic*). Les deux ailes for- « meront une étendue de 19 pieds et demi. Elles « s'ôtent, et se remettent quand on veut partir. Il « n'y a rien de cloué à la voiture, pas même les « charnières, et néanmoins elle est d'une solidité « que rien ne pourra briser (*resic*). Les oiseaux ne « peuvent planer que soixante pas au plus, mais ma « voiture volante planera un demi-quart de lieue. « Car les oiseaux n'ont que deux ailes pour planer. « Mais moi, outre les deux ailes, j'ai encore l'impé- « riale qui m'aidera a planer.»

Une longue expérience sera sans doute nécessaire au pilotage de la voiture de l'abbé? allons donc!

« Elle est si simple, si aisée à conduire que les « dames et les demoiselles pourront toutes s'en ser- « vir facilement, et tout vannier en construira une « pareille en ayant le modèle. On pourra voler tant « haut et tant bas qu'on voudra, sans le moindre « danger. Ceux qui voleront au-dessus de l'atmos- « phère, (*sic*) quoique l'air y soit rare, en trouveront « une dose plus que suffisante pour la respiration, « parce qu'en volant, ils pressent l'air devant eux. A « tous ceux qui voudront voler, je donnerai un pré- « servatif contre la trop grande affluence de l'air. Si « les Anglais faisaient un fréquent usage de ma « voiture volante, cela leur rafraîchirait les pou- « mons, et ils ne mourraient plus de consomption.»

L'abbé dit encore qu'il espère pouvoir prendre un passager à bord d'un second modèle de son invention. Ce passager se tiendra «au-dessous des pieds du conducteur, lequel sera, en quelque façon, comme un aigle qui emporte un petit mouton avec ses pattes.»

Il affirme, en outre:

« La voiture est construite avec tant de légéreté, « que si l'on tirait deux boulets de canon pour en « arracher les deux ailes, quand elle sera à 200 pieds « de hauteur, elle ne tomberait pas, mais descendrait « dix fois plus lentement qu'en volant. Il n'y aura « donc aucun danger. Aussi est-ce moi qui aurai le « plaisir de voyager le premier par les régions « aériennes.»

Elle possédait donc toutes les qualités, cette voiture, ainsi que la jument de Roland. Malheureusement la jument de Roland avait un défaut: elle était morte. Le défaut, l'unique défaut de la voiture volante de l'abbé Desforges consistait en ceci qu'elle ne pouvait voler. Lors du premier essai, l'abbé devait s'envoler d'Etampes à Paris «sans y aborder de peur d'être retenu par la foule.» Après avoir fait cinq ou six fois le tour des Tuileries, il pensait remettre le cap sur Etampes où dès son arrivée «il brûlerait la voiture et n'en ferait point d'autres qu'il n'eut été récompensé de ses peines.» Il estimait ces peines à 100.000 livres.

Or, un habitant de Lyon informa l'inventeur qu'il tenait la somme à sa disposition. Le mécène lyonnais attendait l'abbé et sa voiture.

Immédiatement, s'embarqua le bon chanoine. Quatre hommes soulevèrent, puis abandonnèrent le «cabrio'et volant». L'abbé Desforges vint au sol avec une rapidité telle qu'il fut fâcheusement froissé en tous ses membres. Et cette démonstration malheureuse interrompit sa carrière d'aviateur.

Il avait déjà conçu auparavant un système d'ailes artificielles dont il munit un jeune paysan au préalable recouvert de plumes! Puis il conduisit le rustique au sommet d'un clocher, et le pria gentiment de s'élancer, sans arrière-pensée, dans l'atmosphère... Terrorisé, l'emplumé se précipita... vers l'escalier.

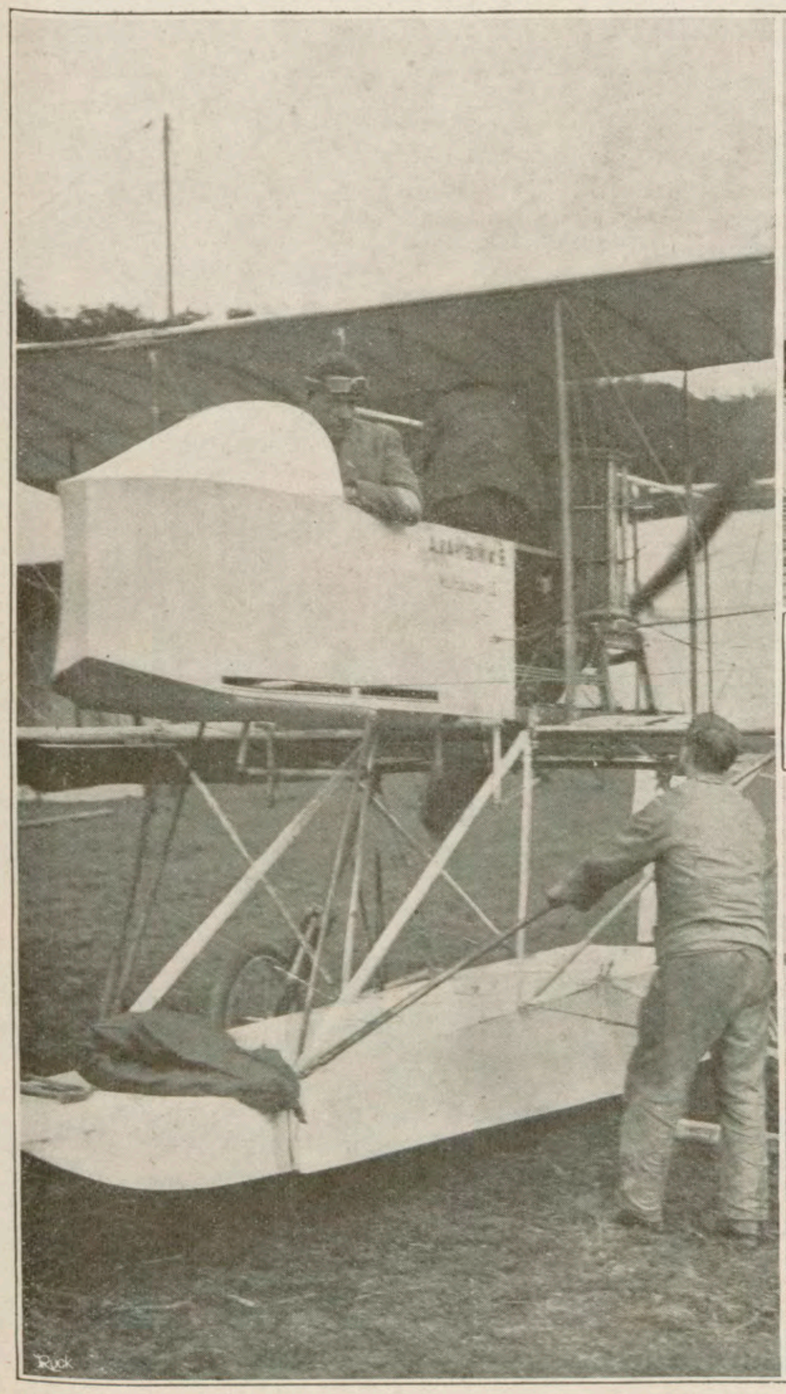
François Peyrey.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, 27 juillet, 24 et 31 août 1912.

L'AVIATION A L'ÉTRANGER

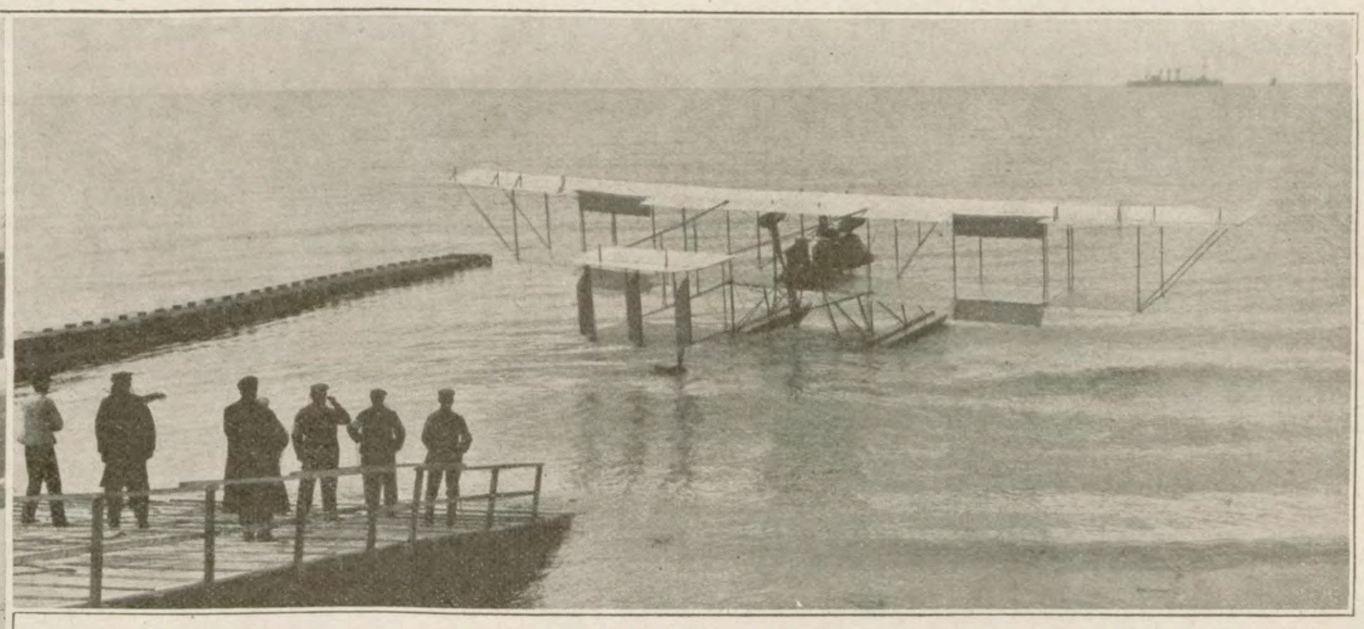
L'APPAREIL VAINQUEUR DU CONCOURS MILITAIRE ANGLAIS

Le Concours militaire d'aviation anglais a été remporté par le biplan du fameux aviateur Cody. C'est à lui qu'est revenu le prix de 5.000 livres, (125.000 francs.) Si on veut considérer que le chauvinisme est aussi pour beaucoup dans la décision des juges, on est forcé cependant de reconnaître les grandes qualités de l'appareil primé et l'opiniâtre énergie du constructeur, l'un des pionniers de l'aviation, qui n'avait jamais encore reçu de récompenses officielles de son gouvernement.



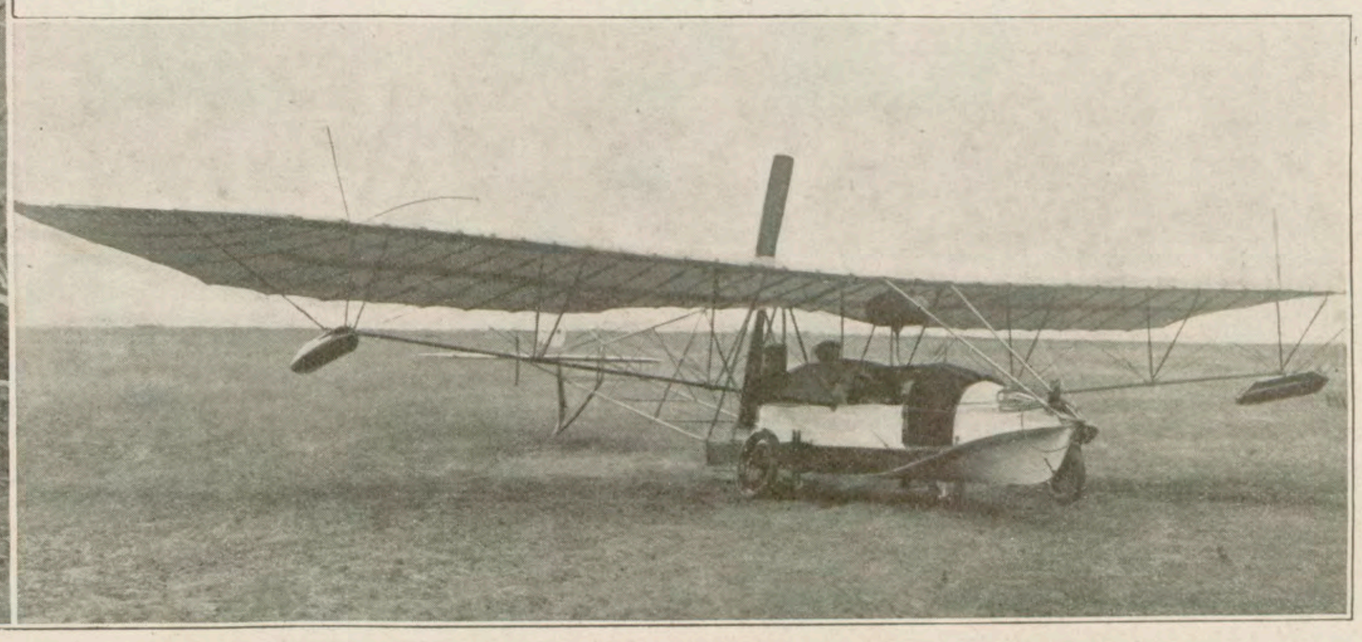
UN ESSAI DE L'AVIATEUR ALLEMAND THELE

Le Concours allemand d'hydro-aéroplanes s'est disputé à Heiligendam, sur la mer Baltique. Il n'a pas été très brillant.



L'AVIATEUR ALLEMAND BUCHNER

L'aviateur Allemand Büchner a trouvé un système lui permettant de relever ses roues lorsqu'il amerrit et de les baisser lorsqu'il descend sur terre.



UN DÉPART SUR TERRE

Le monoplan Gödecker, piloté par l'aviateur de Vasel, prend son départ sur terre. A ce meeting, l'une des conditions était de pouvoir descendre sur mer comme sur terre indifféremment.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Vélodrome du Parc des Princes. — Match franco-allemand derrière motocyclettes en 2 manches, sur 10 kil et 1 heure (Saloton, Demke, Schipke contre Sérès, Léon Didier et Parent).

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE — *Hippisme.* — Longchamp. — Prix du Royal Oak et l'Omnium.

LUNDI 16 SEPTEMBRE — *Aviation.* — Meeting de Tamise. — Prix du Concours Belge d'hydro-aéroplanes.

MERCREDI 18 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Le Tremblay. — Prix Le Sancy.

JEUDI 19 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte. — Le 21e Biennal.

JEUDI 19 SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Vélodrome du Parc des Princes. — Séries et repêchage du Grand Prix de la République.

VENDREDI 20 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint Ouen.

SAMEDI 21 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses au Tremblay.

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Vélodrome du Parc des Princes. — Finale du Grand Prix de la République.

Le récit de la mort du malheureux Latham au cours d'une chasse.

Notre confrère le *Matin* a publié récemment le récit de la mort du pauvre Latham, d'après le discours qui fut prononcé sur sa tombe par le capitaine Cros, commandant de poste. Nous nous faisons un devoir de donner à notre tour cette oraison funèbre :

Latham avait du danger un mépris très grand. Absolument maître de ses nerfs, son calme était surprenant. Il avait en son adresse et en ses armes une confiance absolue.

Dans la région de Conaré, il tire un rhinocéros à vingt-cinq pas ; la bête le charge : imperturbable, il l'attend de pied ferme ; à cinq pas, le second coup rate ; le chasseur est renversé ; il évite le coup de corne mortel, le bras seul est déchiré. Emporté par son élan, l'animal passe. Superbe de sang-froid, Latham reste à terre, étendu, faisant le mort. Le fauve revient, le flaire et s'éloigne.

Latham nous avait raconté cette aventure d'un ton tout naturel, sans attacher la moindre importance au danger couru.

Nos conseils de prudence avaient été vains. Il voulait être seul pour aborder le danger ; jamais un auxiliaire armé ne l'accompagnait.

Il était parti le 22 juin, en pirogue, pour se rendre à Fort-Lamy. Il s'arrêtait en route pour chasser. Le 25, hier matin, il atterrissait sur la rive droite du Chari, à hauteur des premiers rochers de Gaye. Quelques minutes après, il tire un rhinocéros a vingt-cinq pas. La balle porte sur l'épaule, mais le canon, malencontreusement plein de sable, éclate. Latham passe l'arme inutile à l'indigène qui le suit, saisit son mannlicher, et d'un second coup dans l'oreille abat le pachyderme. Plus loin, à vingt pas de lui, il aperçoit un buffle énorme, un solitaire. Un premier coup atteint le fauve au poitrail. La bête, furieuse, charge. Calme, Latham met un genou à terre, ajuste et tire. Hélas ! fatale imprudence, l'arme n'est pas approvisionnée. La brute, d'un coup de corne, jette le chasseur en l'air, trois fois elle le soulève, et trois fois elle le reçoit sur ses pointes acérées. Latham est mort. Il n'a pas poussé un cri. L'indigène qui accompagnait et a vu la scène, un de ces Wiellims, qui, eux aussi, sont braves et savent mourir, un de ces Wiellims qui, il y a treize ans, presque au même endroit, ont vu les Français tomber jusqu'au dernier, accablés par le nombre, en luttant contre l'armée de Rabah, n'a pu, en me narrant la scène, retenir ce cri, étonnant pour un noir :

— C'était un brave !

Ainsi périt malheureusement Hubert Latham, qui restera une des plus belles figures de l'aviation, car il fut un précurseur...

Pauvre Latham ! N'est-ce pas là une nouvelle preuve de son courage indomptable, de sa belle témérité bien française ! Il n'est plus, mais nous serons toujours fiers de lui !

Les Parisiens auront enfin une course de Six Jours.

A la fin du mois d'octobre, au Palais des Sports, il est presque certain que nous aurons une course de Six Jours à l'Américaine. Les Parisiens pourront enfin se rendre compte de ce que sont ces sortes d'épreuves, et nous sommes convaincus que les organisateurs ne regretteront pas les sacrifices pécuniaires qu'ils se seront imposés pour mettre sur pied une aussi passionnante compétition, surtout s'ils font appel aux équipes américaines et européennes les plus fameuses.

Le record du monde, établi par Egg, sera-t-il homologué ?

Il n'est question, dans les milieux cyclistes, que des tergiversations et hésitations des pouvoirs dirigeants au sujet du record admirable établi par Egg sur une heure, sans entraîneurs, au vélodrome Buffalo.

Des contestations se sont élevées au sujet de la piste, dont la dimension dépasse cependant de 1 m. 70, au tour, celle qui a été comptée au valeureux Lionceau.

Si semblable iniquité se produisait, nous nous verrions obligés, à regret d'ailleurs, de publier quelques anecdotes et faits concernant des records du monde homologués, qui n'avaient aucun droit à l'être.

Les tournois de tennis ont leurs fervents admirateurs sur les plages.

Un « court » encadré de pins dont le murmure se marie au murmure lointain de la mer, pourtant proche ; quatre teamsistes en flanelle « flannelled idiots » de Kipling, et, autour d'eux, faisant galerie, quelques douzaines de spectateurs religieusement attentifs, qui, parfois, rompent le silence d'un bravo discret, saluant le beau coup. On sent ce petit monde aussi séparé du reste de l'univers que ce jardin de la ville, aussi étranger à ses passions que s'il habitait une autre planète.

L'événement n'a cependant pas une importance nationale, à peine régionale : c'est le Championnat de Pornic. Le spectacle que j'ai sous les yeux, vous pouvez le multiplier par le nombre des stations balnéaires, petites ou grandes, qui bordent notre littoral, d'Ostende à Biarritz. L'intérêt qu'il excite n'en est que plus significatif.

En vérité, le tennis, qui a modifié la physionomie de nos plages et la vie des vacances, le tennis, jeu joli, sociable et fin, qui fait plus appel encore aux nerfs qu'aux muscles, athlétique pourtant, ne vous y trompez point, le tennis, comme le golf, a ses dévôts exclusifs, qui ne connaissent et n'adorent que lui.

« On dit qu'il est là-bas, de longs combats sanglants... » Qu'importe ! Qu'importe que là-bas, les autos puissantes mangent l'espace, que les motos escaladent des précipices, que les hydroplanes se jouent de la vague et du vent ou glissent sous les arches de London Bridge ; que Carpentier accumule les prouesses pugilistiques, que tel pédestrian ait battu le record de 1.500 mètres ! Cossé conservera-t-il son championnat, voilà ce qui importe ! Bravo ! son rival Leroy vient d'exécuter une merveilleuse « volée » de revers. Mais Cossé a paré, Cossé est impeccable ; contre lui, fougue et ruse ne valent. Sa raquette est partout, mur mobile, qui ne laisse rien passer. Un dernier drive irrésistible, il a vaincu.

Et cela anime d'une rougeur le visage de cette vierge Raphaëlique, met une lueur dans l'œil de cette brune enfant, à la silhouette Tanagréenne, éclaire le front de ces messieurs graves, sportsmen ou diplomates en congé.

Ne croyez pas que je raille : je suis plein de sympathie pour cette faiblesse, vraiment oui, il me plaît qu'à côté de l'arène bruyante, grouillante, brutale, le sport ait son jardin fermé.

La boxe finira-t-elle par être réglementée comme un véritable sport ?

Le commissaire de la boxe, en Amérique, M. O'Neill vient de déclarer à M. Sam C. Austin, du *Police Gazette*, qu'il allait apporter d'importants changements aux règles de la boxe.

L'une de ces modifications consisterait dans l'établissement d'une nouvelle échelle de poids destinée à gouverner les combats de championnats.

L'autre, la plus essentielle, tendrait à fixer une règle pour obliger le champion à défendre son titre au bout d'un certain temps. M. O'Neill espère que la Commission d'Etat recevra l'adhésion du National Sporting Club de Londres et des organisations officielles de boxe de France, ainsi que celles des promoteurs de combats, Jim Coffroth et Mac Carey, pour la Californie, et Hugh Mac Intosh, pour l'Australie.

De cette façon, les Américains pourraient obliger Jack Johnson à résilier son titre si, dans une période donnée, il ne l'avait pas défendu. Et je crois que c'est là surtout ce que recherchent nos amis les yankees.

Au fond, il serait injuste de le leur reprocher, car il est pénible de voir que dans un sport sérieux, un champion officiel puisse se livrer aux fanfaronades favorites du négre au sourire d'or.

Tommy Burns est remonté dans le ring, mais contre un piètre boxeur !

En Australie, à Saskatoon, Tommy Burns, l'ancien champion du monde des poids lourds, vient de remonter dans le ring. Mais, comme il l'avait fait à Paris, il sait choisir ses adversaires. Autant annoncer une séance de shadow-boxing !

C'est, en effet, contre Bill Rickard qu'il a essayé ses gants dans un match de 15 reprises. Pendant les cinq premières, il se contenta de faire du spectacle, afin d'en donner pour son argent au public, puis, à la sixième, il envoya, par deux fois, à terre, son antagoniste et le sheriff, ayant jugé que les plaisanteries les plus courtes sont les meilleures, arrêta le combat (?)

Ce Bill Rickard est le même que des organisateurs peu scrupuleux nous présentèrent, il y a trois ans, comme un champion et qui fut écrasé, en un dixième de round, par Sam Mac Vea.

Tommy Burns pesait 84 kilos et Bill Rickard 93.

Les membres du clergé australien ne dédaignent pas la boxe.

Récemment, en Australie, était donnée une séance de boxe à laquelle assistait, d'ailleurs un grand nombre de dames. Un combat de poids bantams mit aux prises Sandy Thompson et Jack Miles, en 4 reprises. A la fin du match, les juges furent incapables de se prononcer et le révérend Hulton Sams, arbitre, déclara match nul.

Aussitôt, de tous les points de la salle, les partisans des deux adversaires hurlèrent en faveur de leur favori et conspuèrent largement les officiels. Le referee ne dit mot, mais se contenta de retirer sa veste, de monter sur le ring et prononça ces paroles définitives, curieuses dans la bouche d'un pasteur :

— Que ceux qui ne sont pas contents et qui vocifèrent comme des fauves, veuillent bien se présenter ici pour un petit combat rapide contre moi !

Personne n'insista et aucun ne fit même le geste de se diriger vers l'enceinte. D'ailleurs, le révérend Sams n'était pas le seul à représenter le clergé à cette soirée. Deux autres pasteurs l'assistaient. Le chronométreur était « Father Lane » et le révérend C. Hicks était chargé de compter les secondes.

Que dirait-on, en France, si un abbé montait dans le ring pour provoquer ceux qui ne sont pas de son avis sur une décision ?

Le service des Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie et les Catalogues.

Les Commerçants soucieux de présenter à leur clientèle leurs nouveaux modèles se trouvent généralement embarrassés pour faire éditer avec goût, et à des prix modérés, des Catalogues de luxe, plaquettes, tarifs, affiches, etc.

Aussi, nous appelons particulièrement l'attention de nos lecteurs sur *les Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie*, qui constituent l'organisation la plus complète dans l'installation la plus pratique, avec leurs dessinateurs qui comptent parmi les plus célébres, leurs ateliers de composition, de photographie, de retouche, de gravure et leurs machines perfectionnées.

Sur demande, ce service fournit, gratis et sans engagements, des idées, des maquettes et des projets artistiques et originaux.

Nouvelle à la main.

Edouard Audemars, le virtuose de l'air, le désormais fameux recordman de Paris-Berlin en aéroplane, a refusé d'entrer au service de l'Allemagne. Il est Suisse, mais va se faire naturaliser Français, dédaignant la fortune que lui proposaient nos voisins.

— Voilà un geste admirable que notre gouvernement devrait savoir récompenser !

— Certes ! Mais ce n'est pas tout ! Déjà Audemars avait reçu des propositions du gouvernement américain pour devenir un sujet de l'Oncle Sam.

— Ah ! c'est vrai ! D'ailleurs tout le monde le savait. C'est devenu même une formule qui prenait les désirs d'Outre-Atlantique pour des réalités. Ce fait a donné son nom à un mets très apprécié !

— ? ? ?

— L'*Audemars* à l'Américaine !

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 2 AU 8 SEPTEMBRE 1912

AÉRONAUTIQUE

MARDI 3 SEPTEMBRE. — Dans une tentative pour la Coupe Pommery, l'aviateur anglais Astley et sa passagère, Miss Davies, vont d'Issy-les-Moulinaux à Bonn (Allemagne), soit 450 kilomètres, ce qui n'atteint pas la distance couverte par Bathiat.

VENDREDI 6 SEPTEMBRE. — Houlgate. — Garros monte à 5.000 mètres d'altitude, battant le record précédent qui appartenait au lieutenant Blaschke.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — Le Mans. — Coupe International de motocyclettes (396 kil.) : 1. Devay, en 5 h. 6 m. 54 s. (78 kil. de moyenne à l'heure) ; 2. South, en 5 h. 12 m. 35 s. ; 3. Bailey, en 5. h. 19 m. 24 s. ; 4. Pean, en 5 h. 24 m. 43 s. ; 5. Cuzeau ; 6. Kickham ; 7. Taylor ; 8. Desvaux ; 9. Gabriel ; 10. Scott.

CYCLISME

MARDI 3 SEPTEMBRE. — Newark (Amérique). — Championnats du monde professionnels (vitesse). — 1. Kramer (Américain) ; 2. Grenda (Australien) ; 3. Perchicot (Français).

JEUDI 5 SEPTEMBRE. — Velodrome d'Hiver. — Dans une tentative pour le record des 10 kil. sans entraîneurs Oscar Egg réussit, couvrant la distance en 13 m. 52 s. 1/5 (ancien record Berthet : 13 m. 54 s. 1/5).

JEUDI 5 SEPTEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — Match franco-belge à l'américaine (100 kil.) — 1. Pouchois-Lapize, en 2 h. 24 m. 15 s. 1/5 ; 2. Dupré-Emile Georget, à 2 longueurs ; 3. Petit-Breton-Hourlier, à un tour ; 4. Otto-Vanhouvaert, à 5 longueurs ; 5. Rousseau-Charron, à 2 longueurs ; 6. Goupy père et fils, à 1 longueur ; 7. Toussaint-Palukas, à 1 longueur ; 8. Defraye-Vandenbergh, à 1 longueur ; 9. Védrines-Godivier, à 2 tours ; 10. Heusghen frères, à 11 tours ; 11 Wilmots-Prévost et Deruyter-Vandenbrœck, loin.

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — Vélodrome Buffalo. — Course de tandems : 1. Appelhans-Rousseau ; 2. Beyl-Morel ; 3. Toussaint-Carapezzi. — Handicap : 1. Seigneur (20) ; 2. Tamboite (100) ; 3 Rohmer (60) ; — 15 kil. derrière motos : 1. Appelhans, 12 m. 51 s. 1/5 ; 2. Ledoc, à 1 tour 1/2 ; 3. Sabatier, à 1 tour 1/2 ; 4. Larue (abandonné). — 100 kil. derrière tandems : 1. Marcel Berthet, en 2 h. 2 m. 51 s. 2/5 ; 2. Léon Georget, à 2 tours ; 3. Garrigou, à 9 tours ; 4. Egg, à 10 tours.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — Le Tour de Paris à pied (42 kil. 194). — 1. Hans Holmer, en 2 h. 43 m. 52 s. ; 2. Vermeulen ; 3. Joly ; 4. Fraschini ; 5. Kitchner, etc.

HIPPISME

LUNDI 2 SEPTEMBRE. — Saint-Cloud. *Prix de Croix* (trot monté, 3.500 m., 10.000 fr.) : 1. Jabès, à Mme Vve A. Forcinal (P. Forcinal) ; 2. Dandy ; 3. Juvénile. — P. M. : Gag., 49 fr. 50 ; pl., 20 fr. 50, 19 fr. 50.

MERCREDI 4 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix d'Hallate* (1 000 m., 5.000 fr.) : Pirpiriol, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Jean Pieva ; 3. Foulbel. — P. M. : Gag., 42 fr. 50 ; pl., 17 fr. 50, 19 fr. 50, 18 fr. 50.

Prix de Sylvie (1.000 m., 5.000 fr.) : 1. Tradita, à M. Veil-Picard (Sharpe) ; 2. Charnex ; 3. Merveilleuse. — P. M. : gag., 39 fr. 50 ; pl. 21 fr. 50, 170 fr., 63 fr. 50.

Prix de Bois-Roussel (2.400 m, 10.000 fr.) : 1. Bolide II, au colonel Millard Hunsiker (F. Lane) ; 2 Renard Bleu ; 3. Gavarni III. — P. M. : Gag., 112 fr. ; pl. 27 fr. 50, 32 fr. 50, 23 fr.

Prix de Villiers (1.400 m., 10.000 fr.) : 1. Nimbus, à M. A. Aumont (G. Stern) ; 2. Le Cardeur ; 3. Panix. — P. M. : Gag., 19 fr. 50 ; pl. 13 fr., 82 fr. 50.

VENDREDI 6 SEPTEMBRE. — Fontainebleau — *Prix de la Société d'Encouragement* (1.100 m., 6.000 fr.) : 1. Prossba, à M. Caillault (O'Neill) ; 2. Hallebarde ; 3. Faenza. — P. M. ; Gag., 24 fr. ; pl 10 fr. 50, 7 fr. 50, 20 fr. 50.

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix La Rochette* pour pouliches (1.100 m., 20.000 fr.) : 1. Marka, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Coupesarte ; 3. Slumberland. — P. M. : 12 fr. 50.

Prix La Rochette pour poulains (1.100 m., 20 000 fr.) : 1 Dagor, à M. Ed. Blanc G. Stern). 2. Nestor III ; 3. Huningue. — P. M. : Gag., 25 fr. ; pl., 14 fr. 50, 17 fr., 18 fr. 50.

Prix Jouvence (4.800 m., 15 000 fr.) : Impérial II, à M. Baudin (A Woodland) ; 2. Chambre de l'Edit ; 3. Lilium. — P. M. ; Gag., 32 fr. 50 ; pl., 15 fr. 50, 29 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE

Trop Jolie, de RENÉ MAIZEROY, vient de paraître dans Idéal-Bibliothèque. Collection illustrée à 0 fr. 95

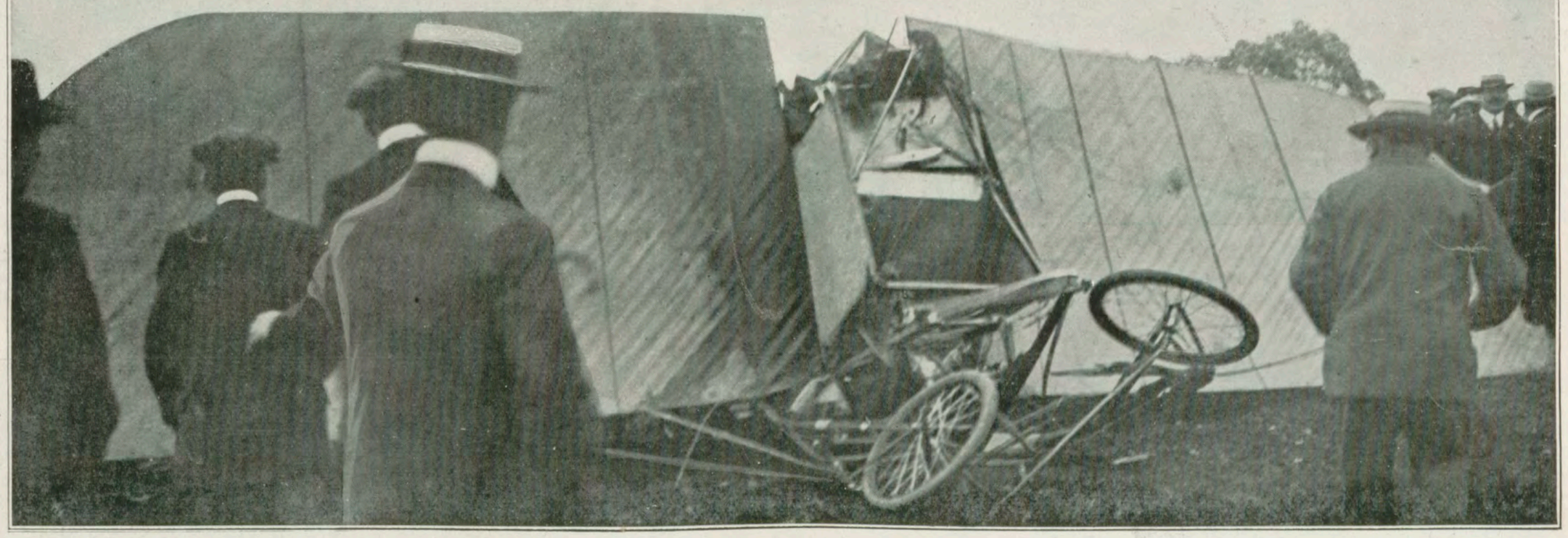
La Boxe, par les champions de boxe en collaboration avec J. Mortane Sports-Bibliothèque, le volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie

UN MONOPLAN DANS LA FOULE

LE DÉPART FATAL

Dimanche dernier, au meeting d'aviation de Gray, se produisit un terrible accident, rappelant la tragédie où M. Berteaux trouva la mort, à Issy-les-Moulineaux. Cette catastrophe, au cours de laquelle quatre personnes furent tuées, est imputable au manque de sang-froid du pilote.



L'APPAREIL APRÈS LA CHUTE

Le pilote Béard voulait prendre son vol, mais ne pouvait y réussir comme il l'aurait voulu. Son monoplan rompit la clôture en fil de fer derrière laquelle se tenait le public et pénétra dans la foule, y faisant de terribles ravages.

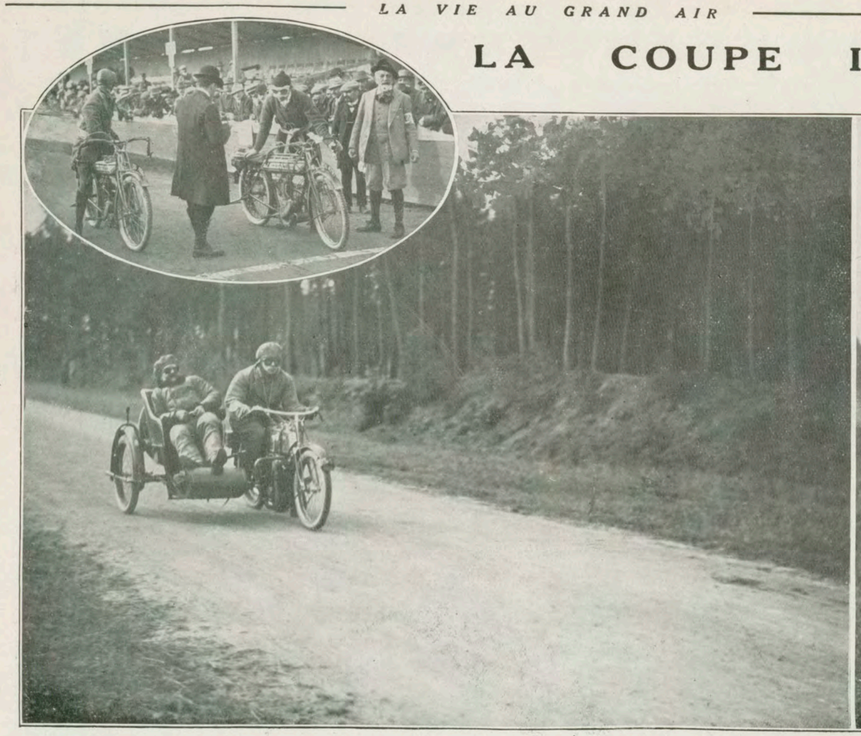
M. MOUSSARD, L'UNE DES VICTIMES DE L'ACCIDENT

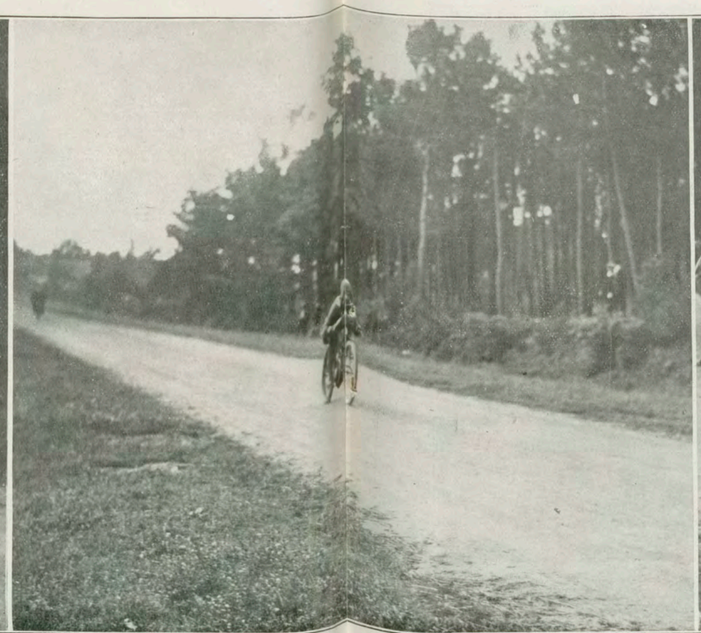
Quatre personnes furent tuées sur le coup : Mme Neveu, sa fille, M. Moussard et Mme Bouchard. Elles avaient été atteintes par l'hélice, l'aviateur ayant oublié de couper l'allumage. Une dizaine de spectateurs furent également blessés et piétinés. Le pilote s'enfuit, affolé des ravages qu'il avait involontairement causés.

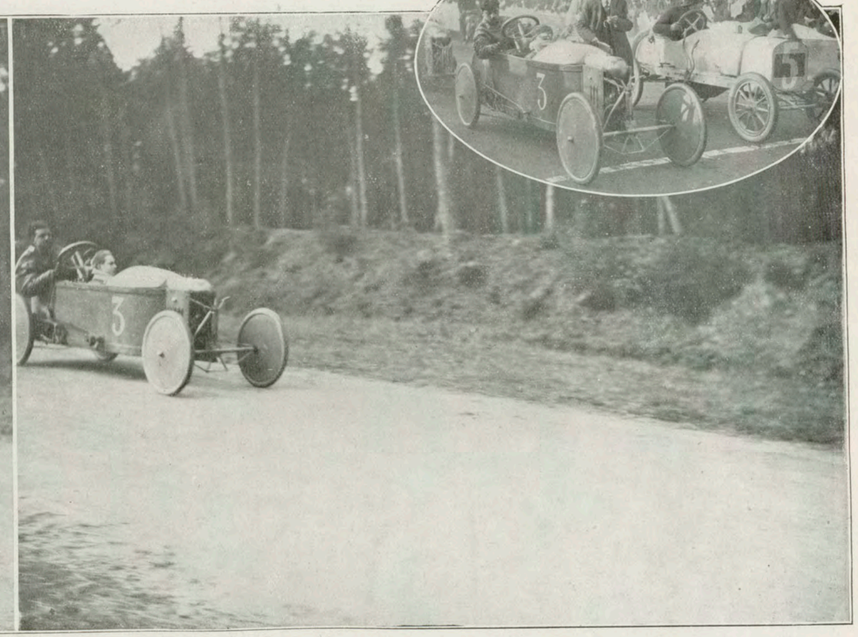
LA VIE AU GRAND AIR

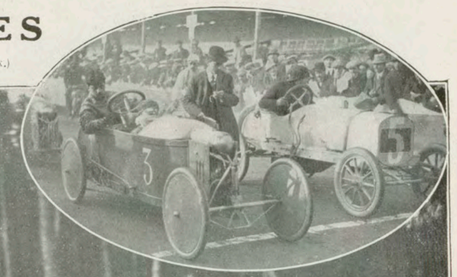
LA COUPE INTERNATIONALE DES MOTOCYCLETTES

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)









VANELLA EN VITESSE

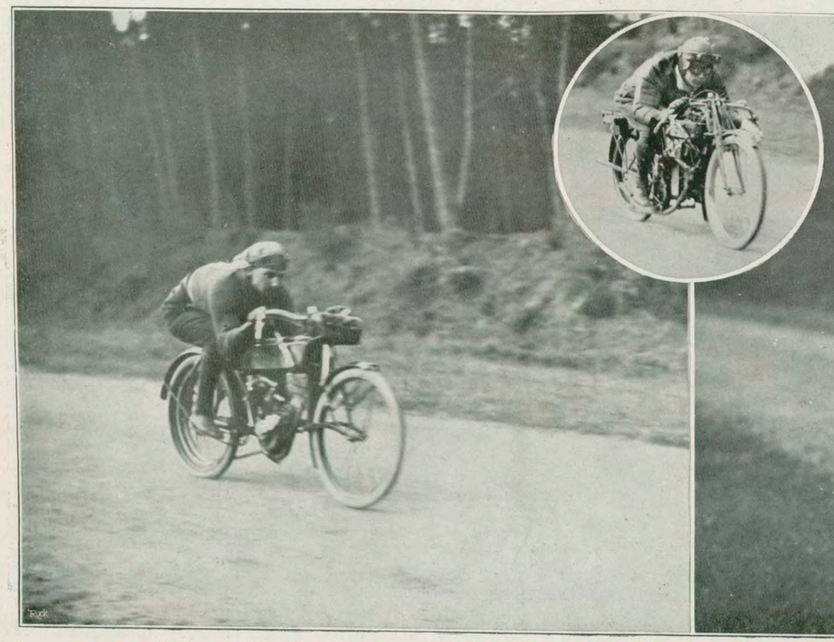
Vanella, sur René Gillet, a remporté la victoire de la deuxième catégorie des sidecars, en 8 h. 3 m. 20 s. Il est à remarquer que sur les quatre machines René Gillet parties, toutes les quatre sont arrivées. En médaillon, le départ de Taylor, septième, et de Gabriel, neuvième.

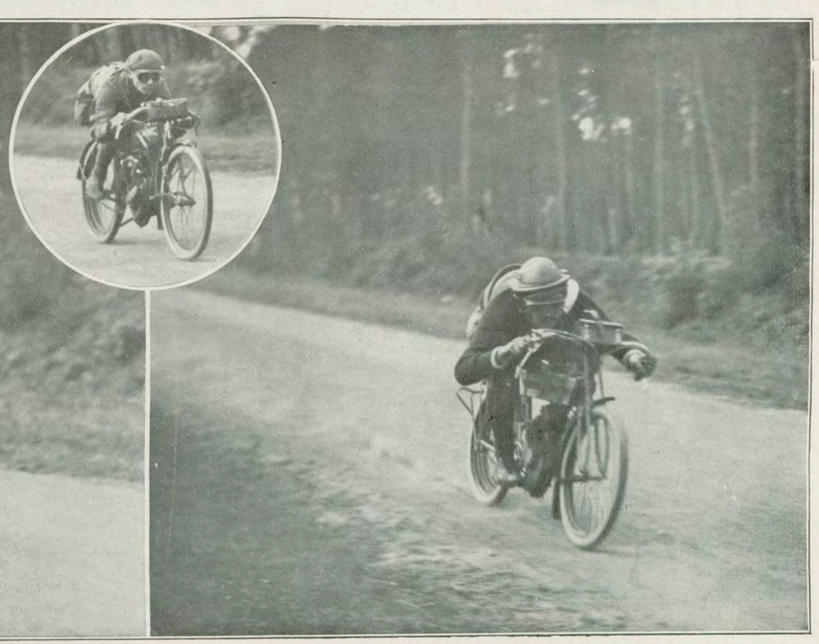
PERRIN AVANT SON ACCIDENT

Perrin avait pris le commandement et semblait ne plus pouvoir être battu, lorsqu'il eut un accident de machine. Il coupa l'allumage et culbuta aussitôt. Blessé à la tête et aux jambes, son état n'était heureusement pas grave.

DEVAUX EN VITESSE

La marque Bédélia s'est couverte de gloire, prenant la première et la deuxième place de la troisième catégorie. Devaux deuxième, finissant à moins de 2 minutes de son camarade Bourbeau, vainqueur, en 6 h. 31 m. 30 s. (Pneus Continental.) En médaillon, le départ de Devaux et d'Anthony.





PEAN, LE PREMIER FRANÇAIS

L'accident survenu à Perrin permit à trois Anglais, Devay, South et Bailey, de prendre les trois premières places du classement général. Pean était 4e du classement général et 2e de la deuxième catégorie. En médaillon, Bailey, 1er de cette catégorie et 2e du classement général.

LE VAINQUEUR, L'ANGLAIS DEVAY

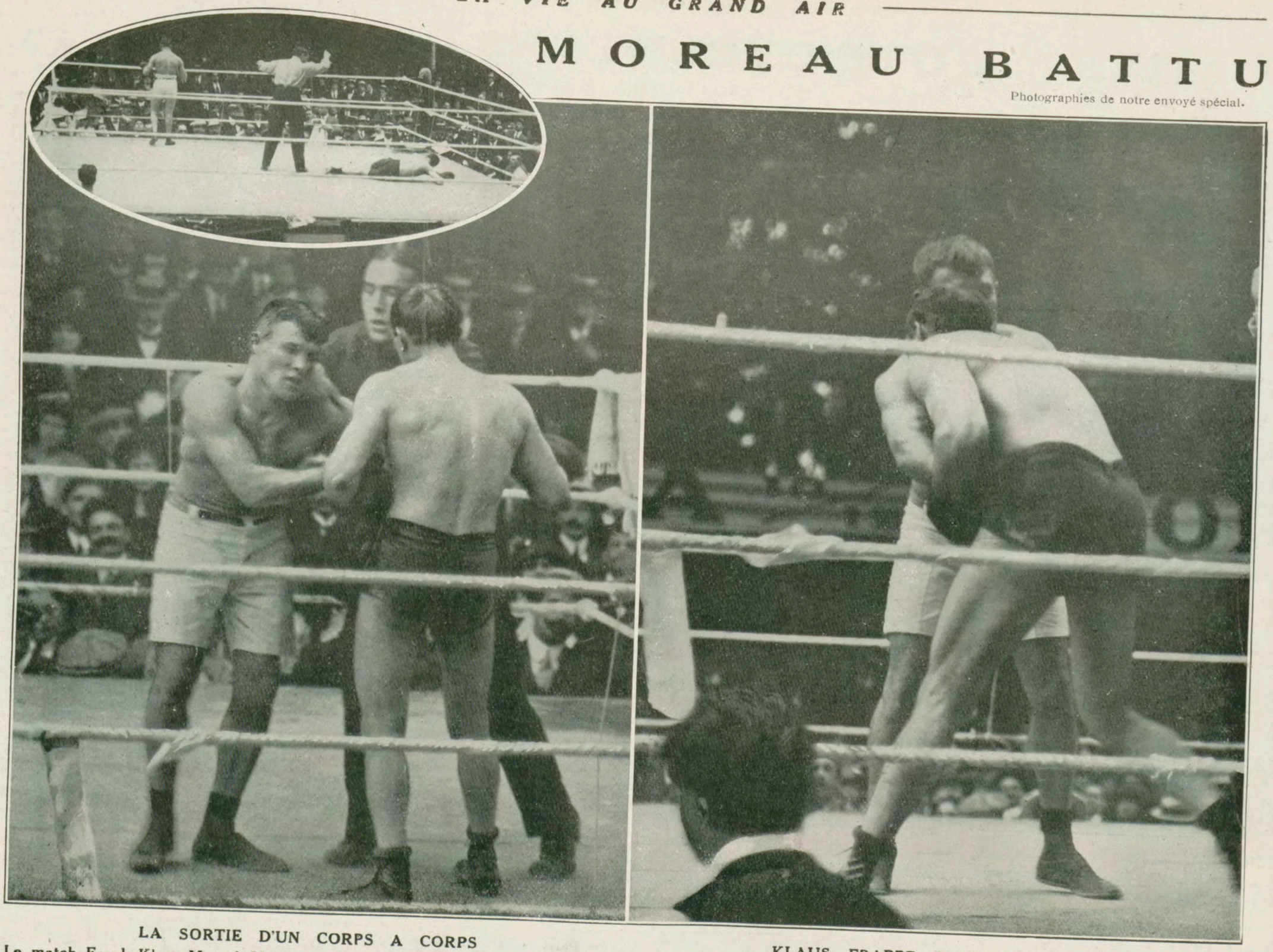
L'Anglais Devay remporta une très brillante victoire, couvrant le parcours en 5 h. 6 m. 54 s., soit à une moyenne à l'heure de 77 kil. 400. Il battait de près de 6 minutes le deuxième, l'Anglais South, qui précédait de 7 minutes un autre Anglais, Bailey. L'épreuve, grâce à l'accident de Perrin, fut un succès pour l'industrie anglaise. (Pneus Continental.)

CUZEAU EN VITESSE

Le Français Cuzeau a fait une très belle course, se classant 5e du classement général et 3e de la deuxième catégorie, derrière Bailey et Pean, en 5 h. 34 m. 9 s. Son camarade d'écurie, Franquebalme (en médaillon), était 17e du classement général et 8e de la deuxième catégorie.

MOREAU BATTU

Photographies de notre envoyé spécial.



LA SORTIE D'UN CORPS A CORPS

Le match Frank Klaus-Marcel Moreau qui se disputait lundi dernier à Aix-les-Bains a été très décevant. En médaillon, Ledoux knock-oute Burns.

KLAUS FRAPPE DANS UN CLINCH

Ce combat promettait peu. Il tint encore moins. Moreau ne fut jamais menaçant, allant maintes fois à terre pendant les quatre rounds.

MARCEL MOREAU, A TERRE, VA SE RELEVER

Frank Klaus fit preuve d'une supériorité manifeste et Moreau, plutôt que d'être mis knock-out, se fit disqualifier pour coups trop bas, au cours de la 4e reprise. En médaillon, après la disqualification.

BOXE

Les surprises du Knock-out

Comment de grands champions ont failli être mis hors de combat.

[Au moment où le célèbre boxeur américain, Frank Klaus, le plus redoutable poids moyen actuel, vient de livrer un combat, il nous a semblé intéressant de publier un extrait du chapitre qu'il donna dans *la Boxe* (1) le très remarquable ouvrage de *Sports-Bibliothèque*, dû aux grands champions du ring, en collaboration avec Jacques Mortane].

On peut dire que bien des champions ont été sauvés du knock-out par le gong. Je rappellerai quelques exemples.

Lorsque John L. Sullivan rencontra le professeur John M. Laflin, à Madison Square Garden, à New-York-City, en 1884, à la fin du second round, il était désespérément accroché aux cordes du ring, sans souffle, les deux mains pendant mollement le long de son corps. Le gong sauva le champion.

— Il est fini, criait la foule. Sullivan est battu!

Mais après la minute de repos, John était remis et se précipitait sur Laflin comme un sauvage. De son fameux droit, il harcelait le professeur dont le nez était ensanglanté. Dès qu'il vit le sang couler, Laflin conclut qu'il n'avait plus la moindre chance et il abandonna froidement. Si Laflin avait eu du courage et s'il avait suivi son attaque dans le troisième round, c'eût été le Waterloo de Sullivan. D'ailleurs, celui-ci fut sauvé, paraît-il, par quelques amis qui firent écourter la seconde reprise; d'après des personnalités dignes de foi, cette reprise aurait duré deux minutes au lieu de trois.

FRANK KLAUS

Robert Fitzsimmons, plusieurs fois, évita le knockout de peu. Dans son premier match avec Peter Maher, à New-Orléans, en 1892, l'Irlandais lui porta dans le premier round un terrible coup qui l'étourdit et l'envoya presque sans connaissance dans les cordes.

On dit que les chronométreurs encore sauvèrent Fitzsimmons et voici de quelle originale façon : Joe Choynski heurta volontairement le gong tandis qu'il sautait dans le ring et transporta dans ses bras Bobby jusqu'à son coin. Fitz était certainement fini, groggy, à cet instant; mais Choynski, pendant la minute de repos, le fit revenir à lui en lui promenant sous le nez une bouteille d'ammoniaque et en le massant vigoureusement. Aussi son poulain était relativement frais pour le round suivant. Et, peu à peu, de ses longs jabs du gauche, il frappa tant et si bien Peter Maher qu'il lui brisa le corps et força ses seconds à jeter l'éponge au douzième round.

Une autre fois, Fitzsimmons se vit dans une aussi mauvaise posture. C'était justement lors de son match avec Joe Choynski, à Boston, en 1894. Au troisième round, Joe lança un coup vicieux qui abattit Bob. Le capitaine Glori, manager de Fitz, vit les yeux de son poulain rouler de façon tellement sinistre qu'il crut qu'il était mort pour quelques instants. Juste à ce moment le gong retentit, et Fitz était transporté sur sa chaise. Après un travail rapide autant qu'habile, ses seconds lui permirent de venir pour le quatrième round aussi frais qu'au commencement, si frais même que, dans ce round et le suivant, qui fut le dernier, il abattit Choynski cinq fois à ses pieds.

— Prenez votre temps, Joe, disait Fitz, après chaque knock-down. Prenez votre temps pour vous relever!

L'arbitre déclarait le draw, et Fitzsimmons était fort heureux de s'en tirer à si bon compte.

Lorsque Tommy Ryan et Mysterious Billy Smith se rencontrèrent à Coney Island, en 1893, au bout de quelques reprises, Ryan s'arrêta et se plaignit au referee des coups de tête que Smith lui distribuait sans compter. Tandis qu'il parlait, son adversaire se précipitait sur lui, lui portait un terrible punch du droit et l'envoyait à terre knock-out. Tommy était transporté dans son coin et l'arbitre lui accordait dix minutes pour se remettre. Quand Ryan revint du combat, il administra à Mysterious Billy Smith la plus formidable grêle de coups qu'on puisse rêver. A la fin du onzième round, celui-ci n'était plus qu'une plaie sanglante et le match était déclaré nul.

Jack Mac Auliffe, lui aussi, l'a plusieurs fois échappé belle dans le ring. Lorsqu'il eut le match de 17 rounds avec Jack Hopper, en 1886, à Rockway, il reçut un terrible coup de tête au début de la rencontre. Pendant les quatre premiers rounds, il fut absolument en léthargie, incapable de savoir ce qu'il faisait et ce qui se passait. Mais peu à peu il se remit et triompha aisément par son adresse et sa puissance.

FRANK KLAUS.

(1) La Boxe, par les champions du ring, en collaboration avec Jacques Mortane. Collection de *Sports-Bibliothèque*. Pierre Lafitte et Cie. Editeurs.

ATHLÉTISME

Coups de grosse caisse

Parfois, il faut songer au spectacle plutôt qu'au sport pur.

Il y a les puristes du sport, comme il y a les puristes de la littérature.

Et il est évident que les puristes du sport considèrent que le Tour de Paris pédestre, la Traversée de Paris à la nage, voire même le Tour de France cycliste, sont à une belle épreuve de 100 mètres, sur piste en cendrée, ce que les 40.000 lignes d'un roman feuilleton de Xavier de Montépin, sont à une page d'Anatole France.

Cette théorie n'est pas tout à fait juste, et, en tout cas, ce dédain de puristes pour les épreuves genre « Tour de Paris », n'est pas légitime.

Si le commerce vit et se développe par la publicité, cet indispensable levier de la vie moderne, il en est de même du sport.

Le sport pur, c'est admirable, nous l'aimons tous, nous qui sommes déjà des convaincus, mais avant d'y venir, il faut tout d'abord être touché par la sainte grâce. On ne vient pas, du premier coup, aux mathématiques spéciales, il faut que les premiers éléments du calcul, viennent révéler les dispositions d'un jeune cerveau pour les sciences exactes

Or, cette publicité, cette vulgarisation du sport élémentaire, ces coups de grosse caisse qui attirent des milliers et des milliers de spectateurs, sont absolument nécessaires pour faire pénétrer, dans les couches profondes du peuple, le goût du sport, le désir de le pratiquer. Le cyclisme est né d'épreuves outrancières, telles que Paris-Brest, et la Traversée de Paris à la nage demeure bien encore la plus belle publicité populaire du sport de la natation, tout comme le Tour de France est aujourd'hui l'épreuve cycliste qui révolutionne le plus profondément les villages et les campagnes.

Il en est ainsi du Tour de Paris qui s'est disputé dimanche dernier, sous les yeux de cinq cent mille Parisiens, parmi lesquels les trois quarts étaient certainement des profanes. Or, le Tour de Paris se dispute précisément sur un itinéraire presqu'entièrement compris dans les quartiers populaires. Frantz Reichel, avec sa verve caustique, le dénomma jadis « Marathon des fortifs ». Vous concevez donc que cette épreuve, essentiellement vulgarisatrice, disputée sous les yeux du vrai peuple de Paris, ne peut être qu'une merveilleuse publicité pour le sport pédestre. Combien de jeunes gens, de quinze et seize ans, n'ayant jamais songé à pratiquer la course à pied, ne se seront pas senti le désir d'endosser, eux aussi, la légère culotte de satinette et le maillot du coureur? Or, ce sont là autant de conquêtes pour nous. Et ce sont des profanes, venus au sport, soit comme spectateurs soit comme acteurs, grâce à ce coup de grosse caisse, qui deviendront les puristes de demain.

Et c'est là, au fond, ce qui fait la différence de ce genre d'épreuves, pour le sport, avec le roman feuilleton, pour la littérature, car ce n'est pas pour avoir dévoré du Xavier de Montépin, que l'on devient un lecteur d'Anatole France.

GÉO LEFÈVRE.

ESCRIME

Les grands tournois

Luchon

L'excellent Bergès avait assumé, à lui seul, toutes les responsabilités du Tournoi de Luchon et organisé les moindres détails de cette très belle manifestation sportive dont le succès, reconnaissons-le, fut éclatant!...

Un public nombreux suivit avec intérêt les multiples épreuves d'un programme copieux, où les fleurettistes et les épéistes trouvèrent chacun leur compte. Le maître Besançon, de Marseille, dans une forme éblouissante, battit, au fleuret, Hugnet, de Paris, Mangien, Wingerter, Mangenet, Laurent, et tout un lot de fines lames... Hugnet, comme il fallait s'y attendre, prit sa revanche à l'épée, et se classa premier devant le Tarbais Wingerter, Laurent, Besançon, Balech, Graeffly, de Saint-Malo, Mangien, etc. Les amateurs s'entre-tuèrent aussi à plaisir. Noguès, de Toulouse, réussit à s'adjuger l'épreuve du fleuret et la Coupe de Tracy. Le Championnat d'épée ne pouvait échapper à Saurin. On sait que le redoutable Marseillais est un escrimeur accompli, et l'un des hommes les plus complets, les plus scientifiques et les plus puissants que nous possédions en France... Est-il besoin de dire que notre champion, Bruneau, s'alignant dans l'épreuve de pistolet, surclassa tous ses concurrents?

Enfin, les deux matches par équipes, à l'épée et au fleuret, furent gagnés, le premier par Montpellier (Mangenet, Grasset, Atgier), avec une maëstria et une aisance remarquables; le second par Toulouse, suivi de Carcassonne et de Marseille dont l'équipe, pourtant favorite, fut nettement battue...

On eut la bonne idée de distribuer des prix académiques : Mangien, Mangenet et Couthier furent donc récompensés pour avoir fait de *belles* armes... et la chose est assez rare pour qu'elle mérite d'être signalée, et encouragée, aujourd'hui que nos épéistes rivalisent de ridicule et de mauvaise tenue, sacrifiant la plus élémentaire esthétique à l'impérieux désir de toucher, coûte que coûte, n'importe comment et n'importe où!.....

Il paraît que le bouillant Leo Nardus fut le héros du Tournoi... Il s'adjugea dans l'intersalles d'épée, le prix du tireur le moins touché... et ses « Hé-là-a! » formidables firent trembler jusqu'aux montagnes espagnoles!...

Un banquet, naturellement, clôtura ces quelques jours de luttes amicales... Bergès, ayant été à la peine, fut à l'honneur. Les tireurs lui offrirent un magnifique objet d'art pour le remercier de son inlassable dévouement... Cette marque de sympathie le « toucha » profondément... C'était bien son tour!

. . . . . .

Voici maintenant terminés les grands tournois où se retrouvent, chaque été, d'un bout à l'autre de la France, les irréductibles... ceux que les vacances n'arrivent pas à désarmer... Ces épreuves sont devenues classiques... Amateurs et professeurs les attendent avec impatience, sitôt la grande semaine finie, et leur intérêt, comme leur utilité, sont incontestables... Chacun y peut mesurer ses forces. Elles sont comme le couronnement et la récompense d'une année laborieuse d'études. Elles permettent à tous nos champions (et Dieu sait si nous en sommes inondés, en escrime!) de croiser le fer, non seulement entre eux, mais aussi et surtout avec la multitude des tireurs moins arrivés ou moins connus, ou moins doués, à qui ces rencontres sont personnellement extrêmement profitables, indépendamment de l'excellente propagande que chaque Tournoi fait à l'escrime, dans la région où il est organisé!...

Au point de vue d'un classement général, qui pourrait peut-être arriver à nous donner, avec celui des grandes épreuves de l'année, le champion de France officiel *que nous ne possédons pas* (la grande semaine étant un *tournoi* parisien sans plus), ces tournois régionaux ne signifient pas grand'chose, car *la Fédération n'homologue pas les résultats!!!*

En attendant, les escrimeurs étant les gens les plus pointilleux du monde, nous sommes affublés d'une bonne douzaine de champions de France, et tous les épéistes de la terre sont plus ou moins champions d'Europe et du monde, si vous les consultez sur leurs performances...

Le pire est qu'ils n'ont pas tous tort?... Alors?

... Alors, il serait temps, peut-être, de nous organiser et de prendre quelques décisions... Nous en recauserons...

JOE BRIDGE.

UN CHRONOMÈTRE DE 500 FRANCS, POUR 13 FRANCS

Nos lecteurs ont trouvé, dans le numéro 726 de la Vie au Grand Air, *le règlement complet du Grand Concours de Jeffries, et la feuille spéciale pour les réponses.*

Nous rappelons que ce concours est ouvert à tous, abonnés comme lecteurs au numéro, et que le délai accordé pour nous adresser les solutions expirera mardi prochain, 17 septembre, à minuit.

Toute réponse arrivant après cette date serait considérée comme nulle et non avenue. Toutefois, nous accepterons celles dont le timbre de la poste de départ serait antérieure.

Nous tenons à la disposition des personnes qui voudraient prendre part à cette amusante épreuve sportive, dotée de 2.000 francs de prix, le ou les numéros qui pourraient leur manquer dans la série, au prix de 0 fr. 50 l'un.

Nous tenons également à leur disposition la série complète des 25 numéros, plus le numéro contenant la feuille de réponses, pour 13 francs.

Ce concours est, on le sait, doté de 2,000 francs de prix.

COUP D'OEIL A L'ÉTRANGER

Tous les mois à cette même place, nos lecteurs trouveront en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

Mon premier vol

[L'auteur de « La Guerre dans les airs », qui vient d'accomplir son premier vol, raconte au *Daily Mail Oversea edition*, les impressions qu'il a ressenties.]

Jusqu'ici mes seuls vols ont été des vols d'imagination, mais ce matin, j'ai volé. J'ai passé environ 10 ou 15 minutes dans l'air ; nous sommes allés à la mer, nous avons plané, nous sommes revenus vers la terre, nous avons décrit des cercles dans des régions plus hautes, nous nous sommes laissés choir à pic, sur l'eau, et j'ai mis pied à terre avec la conviction que je venais d'avoir un avant-goût d'un monde de plaisirs insoupçonnés avant. A la première occasion, je remonterai, et j'irai plus loin, et plus haut.

Cette expérience a ravivé tout mon ancien intérêt pour les choses de l'air, qui avait été un peu amorti et usé du fait, peut-être, d'en entendre parler sans y assez participer. Il y a quinze ans, au temps de Langley et de Lilienthal, je fus un des rares journalistes qui crus et dis qu'il était possible de voler, ce qui fit tort à ma réputation, mais provoqua, par contre, chez les quelques pionniers découragés, de l'époque, un mouvement de gratitude touchant. Sur ma cheminée, à l'heure même où j'écris, j'aperçois, très défraîchie, mais très intéressante, une photographie dont me fit hommage, il y a treize ans, le professeur Langley. Elle montre, cette photo, le vol de la première machine humaine, plus lourde que l'air, qui se soit soutenue par elle-même quelque temps dans l'espace. Ce n'était qu'un modèle miniature, une bagatelle de rien, qui n'eût pas enlevé un chat ; elle monta en spirales et descendit intacte, rapportant avec elle, comme la colombe de Noé, la promesse de choses immenses.

De cela, il n'y a que 13 ans, et il est amusant de rappeler avec quelles précautions, nous, les croyants fermes du jour, nous énoncions nos prophéties. J'étais, moi, de l'espèce terrible, et déclarai, tout net, que de notre vivant, nous verrions des hommes voler. Mais je corrigeai l'assertion en ajoutant que, pendant bien des années, ce serait le fait d'une audace et d'un art fantastiques. Nous présumions des difficultés, des risques indescriptibles. Je fus très impressionné par un papier d'un savant mathématicien, de Cambridge, qui démontrait que la machine volante était condamnée à pointer terriblement en haut, que plus elle volerait, plus elle pointerait, tant et si bien que son nez, prenant une position perpendiculaire, en bas irait sa queue, et qu'elle tomberait comme un couteau. Nous nous exagérions toutes les chances d'instabilité. Nous nous imaginions que lorsque l'aéro ne ruerait pas (kick) de l'avant ou de l'arrière, il oscillerait à la moindre brise ; qu'un éternuement lui ôterait l'équilibre. Nous opposions notre pauvre équipement humain à l'instinctive balance de l'oiseau, qui a dix millions d'années d'évolution d'avance sur nous... terrible handicap...

PEUT-ON RÉAGIR CONTRE LE MAL DE CŒUR EN AÉROPLANE ?

Le waterplane dans lequel, ce matin, je pris mon essor, au-dessus d'Eastbourne, avec M. Grahame White, était aussi constant qu'un motor-car roulant sur de l'asphalte.

Puis, nous passâmes de ces anticipations sur l'insécurité du véhicule ailé à des spéculations touchant les effets psychologiques et physiologiques du vol. Tous ceux qui se sont penchés du haut d'une falaise ou d'une tour, pour regarder en bas, ont éprouvé une sensation pénible de mal au cœur. Même si les hommes parvenaient très haut dans le ciel, nous demandions-nous, ne seraient-ils pas en proie à des malaises, à un sentiment de détresse, de solitude, qui leur enlèverait tout contrôle d'eux-mêmes et de leur monture ? Et, par-dessus tout, ne seraient-ils pas victimes d'un tangage et d'un roulis qui les rendraient affreusement malades?

Et, l'avouerai-je ? j'ai toujours eté hanté par cette appréhension. Elle gâtait, d'un soupçon de peur, la très vive curiosité avec laquelle je pris place à bord de l'hydroplane, ce matin. De cette peur vague, de cette peur impondérable, qui nous envahit si facilement au seuil de toute expérience nouvelle, quand, par exemple, on essaie son premier plongeon, ou sa première glissade sur une pente de glace. Je croyais que, très probablement, j'aurais le mal de mer, ou plutôt de mal d'air ; je croyais aussi que j'aurais du vertige et très froid, que je serais très incontortable. De tous ces malheurs, nul n'arriva.

Je suis encore dans l'état de béatitude étonnée où m'a laissé la douceur du mouvement. Il n'existe rien de terrestre qui s'y puisse comparer — à moins — et je n'en suis pas juge — que ce ne soit les courses en yacht à voile sur une glace sans défaut. La plus belle balade du monde sur la plus coulante des autos, ne sont que cahots et secousses, à côté !

Pour commencer nous primes la mer, devant le vent; le « plane » ne voulait pas s'enlever. Nous allions, d'un long mouvement ondulé, bondissant parmi une légère écume d'eau, de vague en vague. Puis, nous entrâmes dans le vent et montâmes et, me penchant par dessus bord, je constatai qu'il n'y avait plus de ces périodiques éclairs de blanche écume. Je volais, et c'était une fuite aussi unie, aussi douce qu'en un rêve. Je mesurais la grandissante distance entre nos flotteurs et les vagues. Ce n'était point du tout un jour de calme plat; sur les dunes soufflait, du nord, une brise plutôt rude. Mais notre vol n'en était pas affecté ! Et quant au vertige que causerait le regard en bas, il brillait par son absence. Je n'en éprouvais point du tout. Pourquoi en est-il ainsi ? Cela est difficile à expliquer, mais cela est. Je crois, qu'en cette matière, je rentre dans la moyenne: ni plus, ni moins résistant qu'un autre. Je puis me tenir debout sur le bord d'une falaise de mille pieds et regarder en bas, mais ne puis pourtant m'approcher du bord extrême et regarder au fond. Pour cela, il faudrait que je commence par m'étendre sur le sol.

L'autre jour, j'étais en haut de cette Belvedere Place, « l'égratigneur de ciel » de Rotterdam, le vent soufflait assez fort ; je me penchai pour voir la tête des gens, dans les rues au-dessous, et je n'aimai pas ça. Mais ce matin, j'abaissai directement les yeux sur une petite flottille de bateaux pêcheurs qui passait, et sur la foule assemblée sur la plage, et sur les baigneurs qui levaient, vers nous, des yeux étonnés, et n'éprouvai qu'une joyeuse exaltation : et Eastbourne, dans la lumière du soleil matinal, apparaissait avec la claire, la gentille petitesse d'une ville aperçue du flanc d'une haute montagne.

LA SENSATION DU VOL PLANÉ

Quand M. Grahame White me dit que nous allions descendre en vol plané, j'avoue que mon étreinte aux parois du car se resserra et que je me préparai à quelque chose comme la sensation d'une chute. Et juste, pendant un moment, j'éprouvai cette impression familière de je ne sais quoi qui pousserait le cœur en haut, contre l'épaule; ma mâchoire inférieure remonta vers la supérieure, avec un grincement de dents; puis, ça passa. Le nez du car et toute la machine s'inclinaient; nous glissions rapidement en bas, et cela, pourtant, n'avait rien d'un élan brusque, rien même qui ressemblât à la descente d'une côte, la roue libre; rien qui donnât la moindre partie du frisson que causent les trois descentes dans le grand chemin de fer de montagne de la White City. Là, on ressent, causé par les roues, un désagréable chatouillement dans l'épine dorsale, et une vraie impression de chute.

Autre trait particulier au vol : on ne croit pas à la possibilité d'une collision quelconque. Il y a quelque temps déjà, j'étais dans une auto qui passa sur un chien, et ce misérable incident a laissé une blessure ouverte sur mon système nerveux. Depuis, je ne suis jamais tout à fait heureux dans une antomobile; je ne puis m'empêcher de jeter toujours en avant un regard appréhensif. Mais vous volez avec l'exhilarante assurance que vous ne pouvez matériellement passer sur ou dans n'importe quoi, excepté la terre ou la mer, et même ces éléments qui ne sont pourtant pas des riens, semblent à une merveilleuse distance de vous.

J'ai beaucoup entendu parler du bruit assourdissant du moteur; et j'escomptais la chance au moins d'un mal de tête. Et le raisonnement renforçait mes conjectures. Quand de bonne heure, le matin, M. Trams vint de Brighton dans ce Farman qui m'emportait, je pouvais entendre le bourdonnement du grand insecte, alors qu'il était encore en face de Beachy Head, à deux bons milles de distance. Or, si l'on peut entendre quelque chose à deux milles, combien ne l'entendra-t-on pas mieux à la distance de deux yards? Mais, au risque qu'il semble que le plaisir m'emporte trop loin, j'affirmerai que je n'entendis pas plus ce bruit qu'on n'entend le son d'un ventilateur électrique sur sa table. C'est seulement quand je voulus parler à M. Grahame White, ou lui à moi, que je constatai que nos voix étaient devenues presque infinitésimalement petites.

Et voilà comme je fis une ascension à Eastbourne, avec l'impression que le vol était encore une expérimentale, inconfortable et presque héroïque action; et comment je redescendis sur la foule joyeusement assemblée sur la plage, avec la connaissance que c'est un exploit à la portée de tous. L'aéro deviendra beaucoup moins coûteux sans doute et beaucoup plus rapide, et sera amélioré de trente-six façons — il nous faut des engins qui partent automatiquement, par exemple, et pour nos aéroplanes et pour nos automobiles. Mais c'est, dès aujourd'hui, un instrument utilisable à qui en a le moyen. Une dame invalide de 70 ans, aurait pu goûter toutes les joies que j'ai connues; à la seule condition qu'on l'installe sur le siège du passager. Çà, c'est un peu difficile, j'en conviens; le waterplane flottait sur la lame; et je dus être transporté jusqu'à lui, d'abord, à dos d'homme, et je dus m'insinuer ensuite à ma place, à travers des fils de fer, mais c'est là un simple détail. Ces balades volantes se généraliseront si vite que je suis sûr que cette description semblera, dans quelques années, aussi rococo que si je m'étais amusé à enregistrer les craintes et sensations de ma première course dans un véhicule à roues. Et je soupçonne que l'apprentissage du contrôle d'un Farman waterplane, maintenant, n'est probablement guère que deux fois plus difficile, disons, que celui qu'exige le contrôle et la pleine possession d'une motocyclette. Je ne comprends pas l'espèce de jeune homme qui refuserait d'apprendre si s'en offrait à lui la moitié d'une chance.

L'ANGOISSE DÉLICIEUSE DE L'ARÉOPLANE

Le développement de ces waterplanes est un pas important en avant vers la gigantesque popularisation du vol, qui est, dès maintenant, certaine et imminente. Nous, les anciens survivants de ceux qui ont cru au vol et ont écrit sur le vol, avant le vol, nous insistions beaucoup sur les dangers et les difficultés du départ et de l'atterrissage. Nous dissertions avec une gravité comique, « des rails de départ », des « planches d'atterrissage », et il est encore vrai que l'atterrissage d'un aéroplane, sauf en terrain très plan et bien connu, reste une opération risquée et inconfortable. Mais s'élever de l'eau et atterrir (si l'on peut dire) sur l'eau, quand elle est à peu près calme, est plus facile que d'entrer au lit. Et rien que cela déterminera, sans doute, les routes futures de l'aéroplane, les décidera à suivre les grandes lignes côtières, et les rivières et les lacs. Les hommes de l'air iront d'un point à un autre, au-dessus de l'eau. Partout où il y aura un mètre carré d'eau, là se presseront les waterplanes, comme les abeilles vers la bouche de la ruche. Mais il existe des raisons beaucoup plus fortes que cette commodité pour qu'ils préfèrent naviguer sur l'eau, au-dessus de l'eau, semble-t-il, l'air se déploie par couches beaucoup plus homogènes ; même quand soufflent des rafales, il se meut par grandes masses uniformes, comme le rapide, mais calme courant d'une rivière profonde. L'homme de l'air, selon le mot de M. Grahame White, peut s'y endormir. Mais, au-dessus de la terre, et à des milliers de pieds dans le ciel, l'air est plus irrégulier qu'un torrent parmi des rocs; il est — si seulement nous pouvions le voir — une ondoyante, tourbillonnante, flamboyante confusion. Une petite colline, un champ labouré, les rues d'une ville, créent de chaotiques, roulants, invisibles courants ou cataractes d'air, qui prennent le navigateur aérien par surprise, le font descendre d'une façon déconcertante, mettent ses nerfs à l'épreuve. Avec un moteur assez puissant, certes, il remonte tout de suite, mais, ces brusques descentes sont la moins agréable et la plus dangereuse des expériences de l'aviation. Elles exigent une vigilance incessante.

Sur un lac ou sur la mer, en plein soleil, et en vue de la terre, voilà la route parfaite du touriste volant. Joyeusement, j'aurais pointé sur la France, ce matin, au lieu de revenir vers Eastbourne. Et ensuite, tournant les côtes de l'Espagne, poussé vers la Méditerranée. Et ainsi, par étapes aisées, jusqu'à l'Inde et jusqu'aux Indes orientales.

Je trouve ma besogne d'aujourd'hui sans attrait.

H.-G. Wells.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

A Entrains (Nièvre), le duc de Mortemart a fait faire une reconstitution des mouvements des divers sports, en tableaux vivants. Cette originale idée remporta le plus vif succès.

Reconstitution des mouvements de boxe française par le peloton d'Avant-Garde de Nevers à la fête d'Entrains. Les jeunes gens qui remplissaient ainsi le rôle de marbres, étaient excellents de vérité.

Dans un essai pour la coupe Pommery, Astley et Miss Davies, partis de Paris, se sont arrêtés à Bonn (450 kilomètres).

M. Casalonga à cette fête, par trapèze

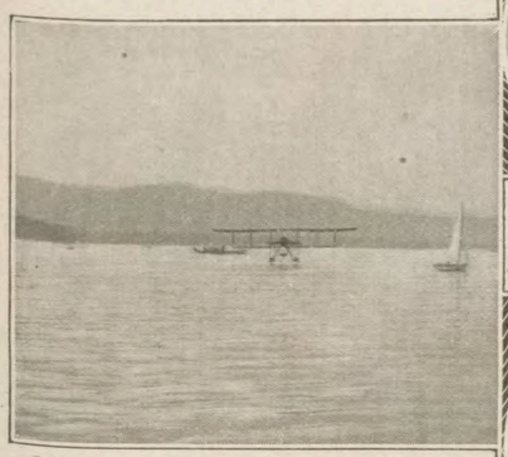
se fit applaudir ses exercices au volant.

L'équipe d'épéistes français qui triompha dans le match franco-anglais à Dieppe, après des matchs très disputés.

L'excellent aviateur-constructeur Ladougne.

Mlle J. de l'Opéra-Comique, est une sportswoman accomplie.

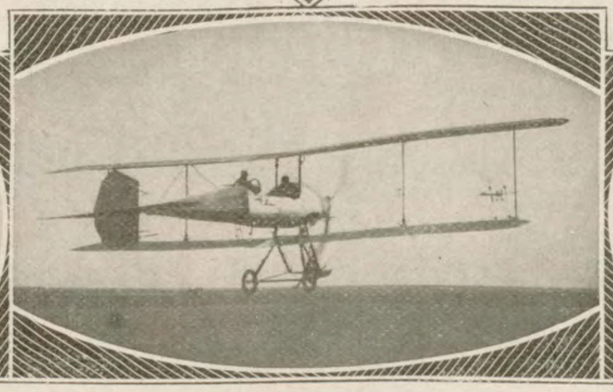
Le caporal Cros, inventeur de la voiture à hélice.



L'aviateur Burri vient de se faire applaudir en Suisse où il a fait des exhibitions d'hydro-aéroplanes.

Le général Lyautey va rendre visite aux aviateurs militaires à l'aérodrome de Rabat.

Henri Brégi qui prend part aux grandes manœuvres.



Sur le Bréguet, lauréat du concours militaire, Brégi va aux manœuvres avec le cape Etévé.

Le capitaine Etévé, chef de l'escadrille mixte.

Un beau trio : Louis Blériot, le héros de la traversée de la Manche, Miss Davies, recordwoman des passagères et Audemars, le héros de Paris-Berlin.

Le lieutenant Dibovsky, le héros de Sébastopol-Saint-Pétersbourg, lorsqu'il passa son brevet à Pau, l'hiver dernier.

L'Américain Kramer, champion du monde cycliste de vitesse pour 1912.

La première automobile blindée, armée d'une mitrailleuse, vient d'être envoyée par l'Italie en Tripolitaine.

Frank Barra, le brillant hydro-aéroplaniste, s'est couvert de succès, à Pornic, où il évolua malgré la tempête et la pluie.

A Buffalo, Marcel Berthet gagne la course de 100 kilomètres tandems en 2 h. 2 m. 57 s. 1/5, devant L. Georget, Garrigou et Egg, réalisant une des plus belles performances de sa carrière.

Le capitaine Hamilton et le lieutenant Stuart se tuent, en Angleterre, dans une chute terrible de 200 mètres, près de Hitchin. On suppose qu'une aile de leur appareil aurait cédé.

Jacques Keyser vient de battre de 1/5 le record des 2.000 m. de Bouin en 5 m. 39 s. 3/5.

Léo Nardus, Hollandais, et Mangien, au Tournoi de Luchon. Léo Nardus fut l'escrimeur le moins touché, au cours de la semaine.

HIPPISME

Les courses des deux ans

Leur influence sur l'avenir de la race.

J'ai exposé, dans ma dernière chronique, les grandes lignes des mesures récemment adoptées en Allemagne : nous avons vu qu'elles avaient pour but de réduire le nombre des efforts imposés aux chevaux de deux ans et de retarder les débuts des représentants les plus qualifiés de la génération de trois ans.

Certaines personnes bien informées ajoutent même que cette réforme n'est qu'un acheminement vers une réglementation plus restrictive, qui reculerait la date du début des jeunes chevaux.

Il nous reste aujourd'hui à envisager les raisons qui ont inspiré la décision de la Commission technique de l'Union Klub de Berlin. Ces raisons sont faciles à trouver, car elles sont inscrites tout au long dans un chapitre du remarquable ouvrage de M. Burchard von Œttingen; et si l'on se rappelle que ce dernier vient, il y a peu de temps, de prendre la succession du comte Lehndorff, comme inspecteur général des haras royaux, il est permis de supposer que ce détail n'est pas étranger à l'adoption des mesures nouvelles.

En qualifiant de remarquable le livre de M. Burchard von Œttingen, auquel j'ai d'ailleurs déjà fait allusion ici, j'ai l'intention non pas de me livrer à une démonstration de politesse, mais d'exprimer en toute sincérité mon humble opinion. Plus on étudie cet ouvrage, plus on apprécie la sagesse déductive des enseignements qu'il comporte; mais il suffit de le feuilleter pour se rendre compte du travail magnifique, qui a su accumuler un ensemble de matériaux précieux et innombrables.

C'est ainsi qu'à propos du sujet qui nous occupe, nous trouvons, réuni dans une suite de tableaux, le résumé de la carrière de courses des principaux représentants de la race du pur sang depuis ses débuts jusqu'aux environs du milieu du XIXe siècle.

Si, dans ces tableaux, nous éliminons tous les chevaux qui sont nés avant 1800 et tous les steeple chasers, nous arrivons à rassembler 214 chevaux, qui ont gagné à l'âge de sept ans ou plus.

Or, sur ces 214 vainqueurs résistants, 132 sont issus de parents qui n'ont, ni l'un ni l'autre, couru à l'âge de deux ans; 8 seulement sont issus de parents qui ont, tous deux, couru à l'âge de deux ans : pour 53, c'est le père; pour 21, c'est la mère. En outre, sur ces 53 pères ayant couru à deux ans, il n'y en a que 6 qui ont débuté avant le mois de juin; sur ces 21 mères, 4 ont débuté avant cette même date.

De l'examen plus serré des tableaux, M. von Œttingen tire les conclusions suivantes:

La faculté de fournir des performances en plat à un âge avancé est transmise d'une façon plus certaine par les étalons et les poulinières qui n'ont pas couru à l'âge de deux ans. Lorsque, dans une branche, les représentants de plus de deux générations consécutives ont couru à cet âge, les membres de cette branche ne sont plus aptes à fournir des produits qui puissent courir longtemps avec succès.

Le fait, pour les mâles, de continuer leur carrière de courses jusqu'à un âge avancé semble fortifier leurs facultés reproductrices, et leur permettre de donner naissance à des concurrents de grande classe et à d'excellents étalons. On peut citer de nombreux exemples : Doctor Syntax, le grand père maternel de Newminster, a gagné jusqu'à l'âge de douze ans; Squirt, le grand père d'Eclipse, a gagné à huit ans et couru jusqu'à onze ans; Matchem, Pot 8 os et Gohanna ont gagné jusqu'à dix ans; Herod, Joe Andrews, Paynator, Haphazard et Langar, jusqu'à neuf ans; Hambletonian, Orville, Catton, Reveller et Sultan, jusqu'à huit ans; Woodpecker, Buzzard, Paulowitz, Master Henry, Little Red Rover et Lanercost, jusqu'à sept ans. J'ai passé bien des noms, ne conservant que les véritables célébrités ; mais je dois citer encore huit des principaux fondateurs de la race qui ont gagné jusqu'à l'âge de six ans: Eclipse, Waxy, Whalebone, Whisker, King Fergus, Beningbrough et Touchstone.

Pour trouver ces exemples il ne faut pas aller plus loin que le milieu du XIXe siècle; car, à partir de cette date, malgré l'accroissement constant du nombre des pur sang, on rencontre de plus en plus rarement les cas d'étalons ayant fourni sur l'hippodrome des performances jusqu'à un âge avancé.

Dans la première moitié du XIXe siècle, les plus fameux steeple chasers sont, à part quelques exceptions, issus de parents qui n'ont pas couru à l'âge de deux ans.

Enfin, lorsque nous trouvons des étalons ou des poulinières qui, après avoir couru à deux ans, ont donné naissance à des produits dont la carrière a été longue et honorable, nous pouvons vérifier que le nombre de leurs performances de deux ans est très restreint, généralement pas plus d'une ou deux, et que la date de leurs débuts a été très tardive.

C'est ainsi, ajoute M. Von Œttingen, qu'à notre époque où tous les chevaux qui ne sont pas malades courent à l'âge de deux ans, nous trouvons cependant encore confirmation de l'enseignement fourni par les époques antérieures.

De 1896 à 1906, il a compté 63 chevaux, qui, en Angleterre, ont couru à l'âge de huit ans ou plus. Si l'on envisage les 63 mères, 27 n'ont pas couru à l'âge de deux ans; sur les 36 autres, 14 ont couru avant le 1er juin ; mais, à part 3 qui ont couru sept fois, 2 qui ont couru huit fois et 1 qui a couru dix fois, les 30 autres ont une moyenne de une à trois sorties. D'autre part, ces 63 chevaux étaient issus de 50 pères différents, parmi lesquels 9 n'ont pas couru à l'âge de deux ans ; sur les 41 autres, 19 ont débuté avant le 1er juin. Le plus remarquable de ces performers résistants était Osbeck, qui a gagné jusqu'à l'âge de douze ans : son père Common n'a pas couru à deux ans ; sa mère Alibech n'a couru qu'une seule fois à cet âge, au mois de septembre.

On peut citer aussi Merman, qui, importé d'Australie, a remporté, en 1900, le Gold Cup d'Ascot, à l'âge de huit ans ; il y battait, en leur rendant deux kilos, Scintillant, The Grafter et Perth, le fameux cheval de M. Caillault. Or, la mère de Merman n'a pas couru à deux ans; et son père, Grand Flâneur, a couru et gagné une seule fois, à cet âge, au mois de janvier, qui correspond à notre mois de juillet.

Voilà le résumé, bien incomplet, des faits, sur lesquels se fonde la conviction de M. Von Œttingen, conviction formelle, puisque, en une autre partie de son livre, il exprime cette idée, que la suppression pure et simple des courses de deux ans, serait le meilleur moyen pour améliorer l'élevage du pur sang, et spécialement la constitution de la race. Il estime, d'ailleurs, qu'en Angleterre, les bookmakers et leur entourage, empêcheront la réalisation d'une pareille réforme; on ne peut attendre, ajoute-t-il, l'impitoyable énergie nécessaire pour établir une réglementation aussi sévère, que de la France et de l'Allemagne.

Comme nous venons de le voir, l'Allemagne s'est mise à l'œuvre : la France aurait tort de se désintéresser d'une question aussi importante.

René Riondet.

Concours hippiques

Le temps n'arrête pas les gentlemen-riders.

Berck-sur-Mer, Pornic, Vernet-les-Bains ont eu, ces jours derniers, leur concours hippique. Si le concours de Vernet a vu triompher, à nouveau, M. René Ricart, montant Hespéride, dans le Prix d'Ouverture, MM. C.-F. et J. Jonquères d'Oriola en se classant premier *ex æquo* et second dans le Prix d'Ouverture et premier dans le Prix du Casino ont fait montre d'une belle « aptitude » de famille.

Le concours de Berck-sur-Mer obtient toujours un très vif succès. Il ne comprend que deux épreuves civiles, mais les obstacles variés de l'hippodrome de la Mollière ont donné l'occasion aux gentlemen, d'accomplir des parcours très admirés. Le Grand Prix est revenu à Mademoiselle du Hellet, au baron M. de Ladoucette, montée par son propriétaire; le Prix de la Plage fut l'apanage de Gamin II. Il faut signaler particulièrement la place de Smart. — 3e du Grand Prix — qui encourait la surcharge n° 3 — deux obstacles élevés de 20 centimètres et la rivière élargie de 60 centimètres — comme ayant gagné 3.000 francs au moins dans les concours.

En dehors du meeting hippique de Saint-Sébastien, un concours sollicitera à nouveau l'attention des sportsmen : c'est celui de Biarritz qui aura lieu du 23 au 28 septembre.

Les inscriptions seront nombreuses pour les différentes épreuves inscrites au programme de ce concours, doté de 25.000 francs de prix. Et la foule élégante, qui se rassemble à Biarritz, après le déconcertant séjour sur les plages normandes, assistera à de belles performances, nos meilleurs chevaux et nos plus fins cavaliers devant participer à cette manifestation – déjà automnale.

Le concours de Biarritz marquera la fin de cette brillante saison hippique dont je parlais l'autre semaine et au cours de laquelle les plus intéressants résultats ont été enregistrés.

René Bierre.

Dans notre prochain numéro, voir nos photographies des grandes manœuvres aériennes.

Le prix la Rochette

L'écurie Edmond Blanc a réussi le double event.

Le double succès qu'a obtenu dimanche l'écurie Edmond Blanc, dans les deux épreuves du Prix La Rochette est un événement des plus normal, puisque, dans l'une comme dans l'autre, ses représentants étaient très nettement favoris. Déjà, à Deauville, elle s'était adjugé avec les mêmes chevaux, Dagor et Marka, les deux courses importantes offertes aux deux ans, le Critérium et le Prix Morny. Rarement, sa suprématie dans ce genre de courses s'est aussi bien affirmée, et surtout aussi bien maintenue que cette année. Elle a d'ailleurs été assez souvent heureuse dans cette première épreuve de Triennal. Le palmarès des dix dernières années comprend les noms de Gouvernant (1903), de Val d'Or (1904), de Sidia (1906), d'Azalée (1908). Mais depuis que les mâles et les femelles ont chacun leur épreuve spéciale, c'est-à-dire depuis sept ans, c'est la première fois qu'elle réussit ce double event, qui n'est pas rare cependant. Il est même assez curieux de constater, qu'il a été réussi trois fois depuis quatre ans: avec Urgulosa et Ulm qui ont fait triompher, en 1909, les couleurs du comte Le Marois, puis l'année suivante par Brume et Manfred, représentant tous les deux l'écurie Vanderbilt Il ne s'agit ici que de la première manche, celle des deux ans. Dans la seconde, le double event n'a été constaté qu'une seule fois, en 1910, et c'est l'écurie Edmond Blanc qui l'a réalisé avec Marka et Assouan II.

GEORGES STERN.

Marka avait mis en fuite la plupart des concurrentes engagées Seules l'inédite Slumberland et Coupesarte, ont affronté la lutte ; mais il s'en faut cependant que la rencontre ait été dépourvue d'intérêt, car Coupesarte, qui avait, comme Marka gagné les deux courses où elle s'était présentée, qui avait comme elle produit l'impression la plus favorable, était une adversaire très qualifiée.

Si l'incertitude des premiers essais avait besoin d'être démontrée, Marka en fournirait un bien bel exemple. Son écurie, au début de l'année, se croyait assez mal fournie en deux ans : elle croyait n'avoir que des animaux ou sujets de second plan. Marka était considérée comme une petite pouliche sans importance, capable de gagner sa vie à deux ans, rien de plus. Les progrès qu'elle a réalisés au cours de l'été sont extraordinaires. Lors de ses débuts, son écurie, encore sous le coup de l'impression première, n'osait pas la voir encore sous son vrai jour. Ce fut pour elle une dernière révélation.

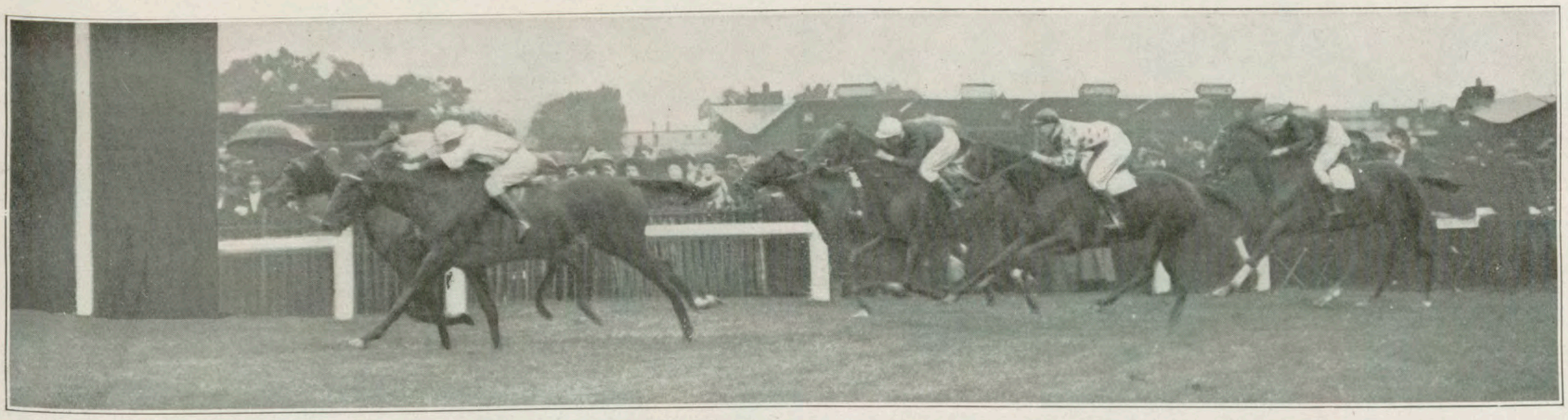
On peut se demander si elle n'aura pas une autre surprise avec Dagor, qu'elle n'a jusqu'ici considéré que comme un deux ans précoce, un simple flyer, brillant racer sans avenir bien sérieux. Caïus n'a-t-il pas été considéré comme un poulain capable de tenir tout au plus 1.200 mètres. Mais il faut reconnaître que pour Dagor, l'apparence et surtout l'origine justifiaient le pronostic. J'avoue n'avoir eu jusqu'ici pour ce fils de Flying-Fox et Raquette, qu'un goût très modéré. Sa course de Deauville, qui semblait le mettre légèrement au dessous de Blarney, n'était pas faite pour le grandir, bien loin de là. A le prendre rigoureusement, elle ne le faisait pas très différent de Nestor III qui précédait Blarney dans le Prix Morny.

Gloster, est descendu du piédestal où l'avait placé un moment sa victoire de Maisons, plus fructueuse que probante. La défaite de Fidelio à Bade, et celle de Koleah à Chantilly, en laissaient déjà, du reste, soupçonner le peu de valeur.

Il a été dimanche un des premiers battus. Peut-être parmi les concurrents qui ont peu ou point figuré, s'en trouve-t-il qui feront mieux dans l'avenir. Téméraire et On Ferme, seront peut être de ceux-là. On Ferme doit être considéré comme un poulain d'un certain avenir puisque l'écurie Aumont a préféré se faire représenter par lui que par Nimbus. Il eut été intéressant cependant de voir ce demi-frère de Nuage se mesurer contre des sujets de meilleur ordre que ceux auxquels il a eu affaire dans le Prix de Villers. S'il n'y a pas battu grand chose, il l'a fait du moins dans un style impressionnant. C'est la révélation de la semaine.

Stuart.

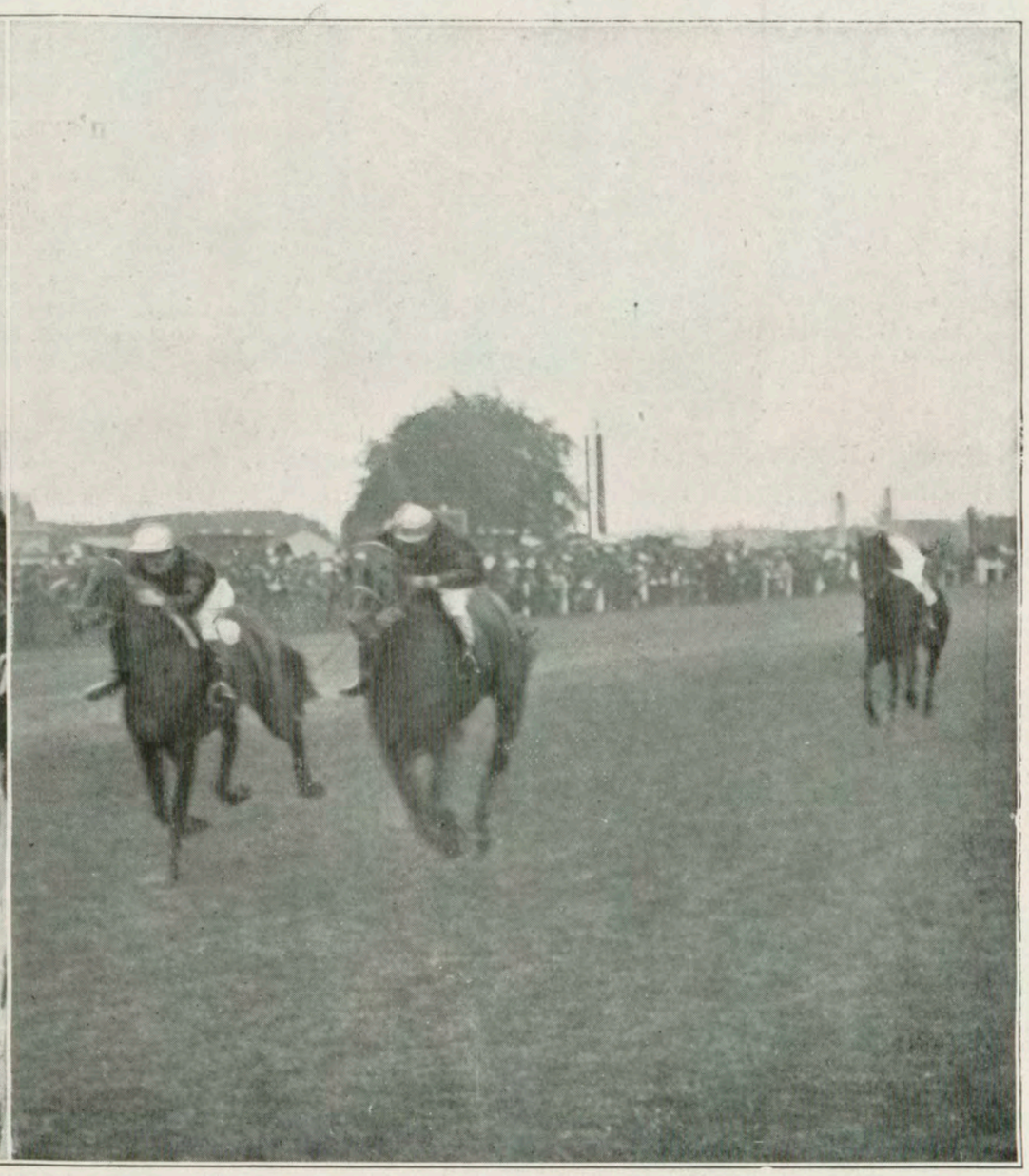
LES COURSES DE LA SEMAINE



AVANT L'ARRIVÉE DU PRIX DE BOIS-ROUSSEL (2.400 mètres, 10.000 francs). — Chantilly, 4 septembre.
Bolide II menait la course de bout en bout. Aux écuries, elle était devant Renard Bleu, Conti-la-Belle et Imrak. Dans le dernier tournant, Gavarni III faisait son effort en dehors. Bolide II, au colonel Millard-Hunsiker (F. Lane), conservait une encolure sur Renard Bleu, Gavarni III était troisième.

L'ARRIVÉE DU PRIX D'HALLATE (1.000 mètres, 5.000 francs). — Chantilly, 4 septembre.
Après une lutte très vive, Pirpiriol, qui s'était détaché dès le départ, s'assurait une tête sur Jean-Pierre. Foulbec, qui était survenu à mi-parcours, finissait troisième à une tête. Pirpiriol appartient à M. W.-K. Vanderbilt et était monté par O'Neill.

L'ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE, poulains (1.100 mètres, 20.000 fr.)— Chantilly, 8 septembre.
Dagor se détachait aux tribunes pour l'emporter facilement par une longueur et demie sur Nestor III. A la fin, Huningue prenait la troisième place à Saint-Dizier.



L'ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE, pouliches (1.100 mètres, 20.000 fr.) — Chantilly, 8 septembre.
Aux tribunes, Coupesarte, semblait aller mieux que Marfa, mais celle-ci répondait courageusement aux sollicitations de Stern et gagnait facilement à la fin par une demi-longueur. Stumberland, troisième, à 8 longueurs.

LE TOUR DE PARIS PÉDESTRE

HANS HOLMER AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

Le fameux pédestrian Canadien, Hans Holmer, s'attribua la victoire, d'autant plus facilement que ni Siret, ni Bouchard ne partirent.

FRASCHINI BOULEVARD LANNES

L'Italien Fraschini fit une très belle et très courageuse course, se classant quatrième, après avoir longtemps menacé Hans Holmer.

HANS HOLMER PASSE A LA PORTE CLIGNANCOURT

Le Canadien Hans Holmer prit la tête dès le départ, mais ne se détacha définitivement qu'à la Porte-Maillot, suivi de l'Italien Fraschini, qui fut dépassé vers la fin de l'épreuve seulement par Vermeulen et Joly.

HANS HOLMER EN TÊTE

Hans Holmer couvrit les 42 kil. 194 en 2 h. 43 m. 52 s., et ne put faire mieux, étant donné le déplorable service d'ordre.

KITCHENER A LA PORTE DE GENTILLY

L'Anglais Kitchener fit une très belle course, mais ne put menacer les premiers. Il termina en 2 h. 54 m. 47 s.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.